AUTO CLUB

AÑO III - Nº 9 BUENOS AIRES
FEBRERO DE 1963

EJEMPLAR
EXCLUSIVO
PARA SOCIOS
DEL A. C. A.

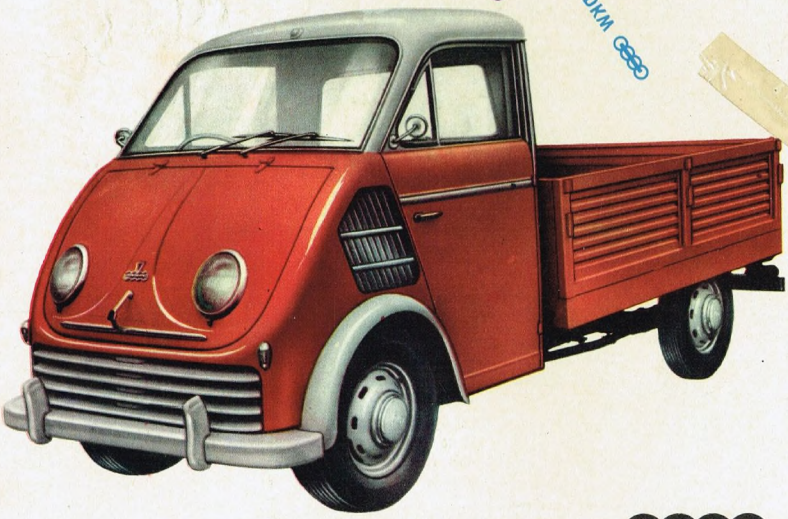
TIRADA 205.000 EJEMPLARES

$ 30.-

Potencia CALIDAD y RENDIMIENTO que no se discuten

Las frontales DKW-AUTO UNION "cargan" con toda la responsabilidad del transporte semipesado (950 Kgs. ó 4,7 m^3). La ligereza de su marcha y la asombrosa agilidad de su maniobra, son en el campo o la ciudad, donde quiera que Ud. las lleve, sus cualidades sobresalientes.

Robusto chasis. Motor infatigable. Potentes frenos. Suspensión ideal. Máxima economía de marcha.



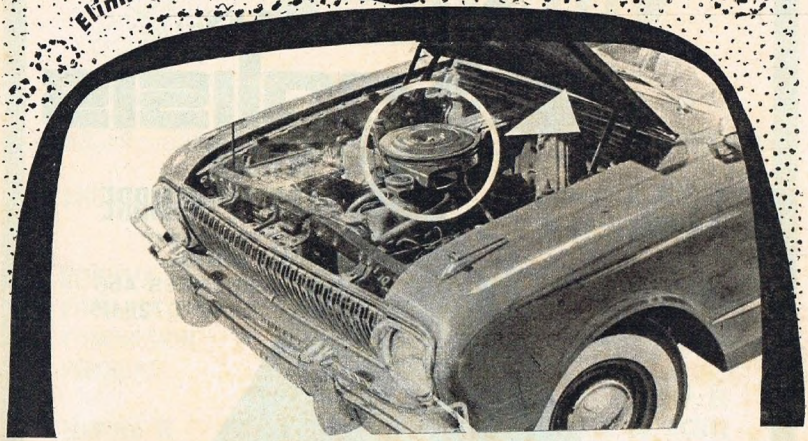
AUTO UNION

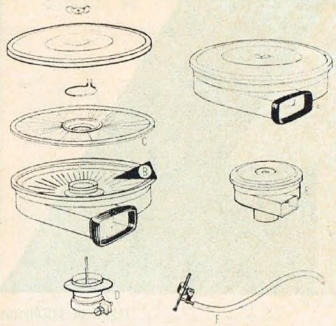
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE S. A.

FABRICA ARGENTINA DE VEHICULOS DKW - AUTO UNION

BOOM S.A.

Eliminando impurezas SU MOTOR VIVIRA DEL AIRE





NUEVO sistema de filtrado semi-seco

FASFILTER

A) Carcasa con entrada tangencial de aire
B) Preselector
C) Elemento filtrante intercambiable - paño tratado
D) Adaptador para todo tipo de automotor
E) Filtro en miniatura para tapa entrada de aceite
F) Toma de neblina de ventilación del carter

FASFILTER

100 % Eliminación de impurezas
Alarga la vida del aceite
Mayor potencia, pique y velocidad
Menor consumo
Más suavidad en la marcha
Mejor combustión

Fabricado y distribuído bajo licencia por
FABRICA ARGENTINA DE SILENCIADORES
F.A.S. Pepa Hnos. S.A.
Avda. Garibaldi 1415
Lomas de Zamora

FASFILTER

INDUSTRIA ARG

CADA LUNES,
TODOS
LOS LUNES...

Análisis

LA REVISTA
PARA EL HOMBRE
QUE DIRIGE"

CORRIENTES 456
T. E. 49-0721/4/6

CATTOLICA 62

SEÑOR ADMINISTRADOR DE "ANALISIS"
Casilla de Correo 5087 (Correo Central)
Buenos Aires

Solicito se tome nota de mi suscripción a la revista "ANALISIS", por el término de un año - seis meses - tres meses (x).

NOMBRE _____

DOMICILIO _____

TARIFA DE SUSCRIPCION

1 AÑO	$ 2.800
6 MESES	$ 1.600
3 MESES	$ 900

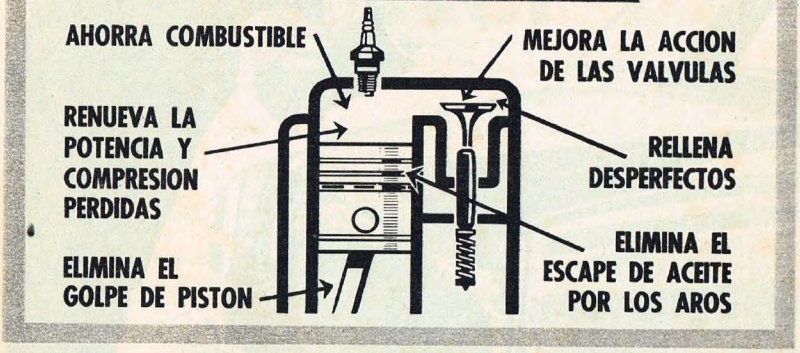
SOLICITELA EN LOS KIOSCOS

COMO EN EE. UU. TRIUNFO TAMBIEN EN LA ARGENTINA!

MOTALOY

Logra un gradual afinado en su motor, que dura 300.000 kilómetros!

ASI ACTUA MOTALOY



"MOTALOY" ACTUA MIENTRAS UD. MANEJA!

Son 4 tabletas, que se depositan en el tanque de combustible. Ellas entrarán en acción mientras el vehículo esté en movimiento.

Por fricción, desprenden partículas minúsculas de MOTALOY, de forma coloidal, que se dispersan en el combustible, el cual las lleva hasta las cámaras de combustión del motor.

Prácticamente RECTIFICADO **mientras marcha,** el motor, mantiene su compresión normal. Si se trata de motores nuevos, prolonga su vida útil, y en caso de motores "desinflados", levanta su compresión hasta el límite normal.

Mantenga su motor en 0 Km.!

DISTINTOS TIPOS 'MOTALOY"

TABLETA 00	TABLETA 1	TABLETA 2	TABLETA 3
Para motos, motonetas, motores fuera de borda y otros motores livianos.	Para toda clase de automóviles con menos de 50.000 Km.	Para toda clase de automóviles con más de 50.000 Km. y "Pick-ups".	Para camiones pesados, semirremolques, ómnibus, etc.

COMO TRABAJA MOTALOY

Pequeñas partículas de MOTALOY quedan en suspensión en el combustible entrando a las cámaras de combustión. Aquí el calor intenso del encendido origina una acción, con el MOTALOY, que primero reduce los depósitos de carbón duro y luego de limpiar las superficies Motaloy llena todas las partes desgastadas, rayadas o raspadas, metalizando los pistones, aros, válvulas y cilindros.

SOLICITE FOLLETO GRATIS

MOTALOY

Fabricado por: MOTALOY MANUFACTURING CORP., San Antonio, TEXAS, U. S. A.

Unicos distribuidores de Motaloy Argentina: DISTRIBUIDORA AUTOMOTRIZ, SOCIEDAD ANONIMA (D.A.S.A.) (e. f.)

BME. MITRE 559 - BUENOS AIRES - T. E. 30-3100 y 30-5100

PUEYRREDON

¿QUE ESPERA UD. DE UN COCHE?

...ECONOMIA?

En poco tiempo Ud. comprobará lo económico que resulta su PEUGEOT 403... Controle el gasto de combustible en 100 kilómetros, y tenga la seguridad de que su PEUGEOT 403 sólo habrá utilizado 8,5 litros de nafta para recorrer esa distancia... El notable rendimiento de su 403 es el resultado de un mecanismo perfecto, construido para durar más!

PEUGEOT 403

LA CALIDAD QUE NO SE DISCUTE

D.A.P.A.S.A. - PASEO COLON 1070 - T.E. 34-7560/7569 - 30-3807 - BUENOS AIRES

92-1058

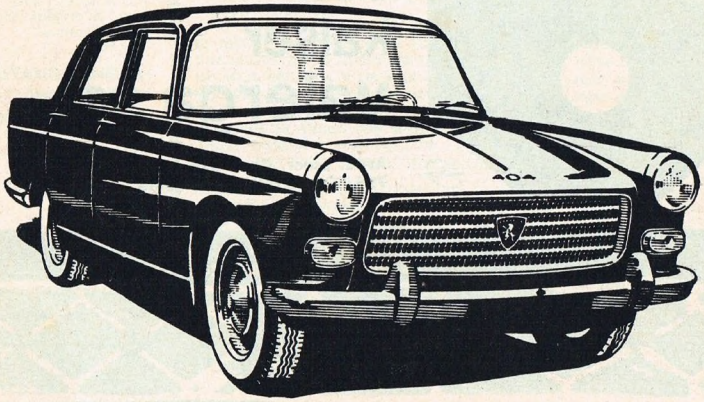
PRINCIPE

S.A.C.I.M. y C.

Concesionario oficial
PEUGEOT

403 - 404

- Tomamos como parte de pago unidades usadas
- Cotizando mejor precio de plaza
- Amplios planes de financiación
- Intereses Bancarios
- Un service eficiente de extraordinaria capacidad al servicio del cliente



Av. Santa Fe 5085/91 T. E. 77-7595/0930/6363

RENAULT
GORDINI
suyo!
Elija hoy mismo el modelo y color de su preferencia
Concesionario
kaiser valerga sa
Avda. Ltdor. Gral. San Martín 1381
795/6011 al 6015 - Vicente López
Abierto todos los días, inclusive sábados y domingos, de 8 a 20

CUANDO EL PUEBLO RESUELVE SUS PROBLEMAS...
Nuestro colaborador en los EE. UU., Horacio Estol, nos explica como por decisión de la mayoría, en San Francisco se iniciará dentro de un año la construcción de un moderno sistema de transporte público.

VER NOTA EN LA PAGINA 14

AUTOCLUB

REVISTA DE AUTOMOVILISMO, TURISMO E INFORMACIONES
EDITADA POR EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

TIRADA
205.000
EJEMPLARES

DIRECTOR:
Dr. César C. Carman
Presidente del A. C. A.

COMISION ASESORA:
Sr. Marcos Victorica
Presidente
Dr. Roberto N. Lobos
Sr. Lino Palacio
Sr. Alfredo Calisto

COMISION FINANCIERA:
Sr. Federico Lajud
Presidente de la Comisión Fiscalizadora del A. C. A.
Ing. Mario L. Negri
Vicepresidente 2º de la C. D. del A. C. A.
Sr. Alberto J. Lozes
Tesorero de la C. D. del A. C. A.

SECRETARIO GENERAL:
Dr. Manuel Goldstraj

SECRETARIO DE REDACCION:
Jaime G. Font

DEPARTAMENTO DE ARTE:
Julio E. Riera

JEFE DE PUBLICIDAD:
Aldo L. Grampa

AÑO III
Nº 9
FEBRERO 1963
BUENOS AIRES

Precio del Ejemplar en la República Argentina: $ 30.- m/n.

En el Uruguay: $ 4,50 oro

sumario

EDITORIAL	9	*La Dirección*
EL CASTILLO DE PEÑISCOLA	10	*Eduardo Zamacois*
NOS ESCRIBEN LOS LECTORES	13	
CUANDO EL PUEBLO RESUELVE LOS PROBLEMAS	14	*Horacio Estol*
¡OH, EL TAXI!	19	*Piolín de Macramé*
¿QUE TAL SON LAS PLAYAS ARGENTINAS?	20	*Sixto Pondal Ríos*
LAS VENTAJAS DEL SEMAFORO	22	*Antonio Jorge*
¿CUANTO VALE EL TURISMO?	23	
VIAJANDO POR LOS ESTADOS UNIDOS	24	*María de Villarino*
UNA CARRERA DE COCHES VETERANOS	30	*Patricio Gannon*
DETRAS DEL VOLANTE	33	*Carlos Benedetto*
EL HORNERO	34	*Ciriaco Díaz*
CORDOBA EN LOS PAISAJES DE FERNANDO FADER	36	*José Martorell*
POR TIERRAS DE GUATEMALA	40	*E. Z.*
SAN JOSE DE FLORES	42	*Rodolfo Taboada*
CHACHAPOYAS Y LA VICTORIA DE BELGRANO	44	*Carlos G. Romero Rosa*
ACAPULCO, "SHOW" TROPICAL	48	*Alba Picasso*
EL ARTE COMO ATRACCION TURISTICA	52	*Emilio Villalba Welsh*
UNA MUJER EN LA RUSIA ROJA DE HOY	54	*Jaime G. Font*
DE AQUI, DE ALLA Y DE MAS ALLA	57	*Juan Averiguador*
MAR DEL PLATA DE ENTRECASA	58	*Lidia Alicia de Ale*
GRAN PREMIO CON SUSTO	60	
¡MARCHE UN ARROZ CON MEJILLONES!	62	*Ribo*
HAGA TURISMO CON AUTOCLUB	65	*G. A. G. y J. G. F.*
EL LIQUIDO PARA FRENOS HIDRAULICOS	71	*Dr. Alfredo Pinilla (del Lemit)*
LOS DIOSES ESTAN CANSADOS	72	*Luis A Cousillas*
APOLOGIA DEL FRENO A DISCO	74	*Horacio R. Casares*
ESTE PUEDE SER SU AUTOMOVIL	76	*F. B. K.*
¡HASTA LA VUELTA!	80	*Ivonne Latour* Ilustró Delfina Bunge de Rosa
DIVISION CARTOGRAFICA DEL A.C.A.	82	
LA EXPERIENCIA	86	*Alicia B. de Bravo*
HOY, EN LA INDUSTRIA DEL AUTOMOVIL	88	*A. P. L.*
EL BANCO MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES	98	
CONSEJOS A LOS AUTOMOVILISTAS	101	

Dirección, Redacción y Administración: Avenida Libertador General San Martín 1850, 9º piso, T. E. 84-9356 - 83-6061, Int. 81 y 29 - 80-1359. - Bs. As. - Reg. de la Propiedad Intelectual Nº 702-841. Distribuidores: Cap. Fed.: Hiram S.R.L., Gallo 1353. Interior: SADYE S.A., México 625, p. 2º, C. F.

PUBLICIDAD S.C.A.

seguro!

QUE LE CONVIENE

ASEGURE

UD. TAMBIEN SU VEHICULO EN EL SERVICIO DE PREVISION DEL

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

SU REDUCIDA TARIFA HACE QUE LAS CUOTAS SOCIALES RESULTEN **GRATIS**

AUTO CLUB

nuestra portada

El bochorno canicular, propio de esta época, promueve el éxodo masivo de gran parte de nuestra población hacia lo que se intuye, un poco exageradamente, el edén marítimo. Rostros y cuerpos bronceados por el sol, la sal y el yodo en singular "mélange", nos hablan de siempre cortos días de reparadora holganza, de los que habremos de salir, muy a pesar nuestro, para reintegrarnos, renovados y optimistas, a los escenarios de nuestro habitual quehacer.

BAJO EL SIGNO DE LA FE

EL vasto programa que el A.C.A. se propone realizar durante el próximo cuatrienio, abarca una amplia diversidad de objetivos, que responden a una política servicial racionalmente integrada.

Esos planes van a ser cumplidos, salvo lo imprevisto e imprevisible. Con alguna frecuencia es dable percibir ciertas dudas acerca del futuro argentino, de parte de hombres responsables a cuyo cargo deben estar, necesariamente, las iniciativas y realizaciones conducentes al progreso nacional. No participa el A.C.A. de esta actitud. Pensamos que el planteamiento de un plan orgánico de largo alcance, importa proclamar una norma de acción dinámica y optimista, es decir, la manifestación de una confianza creadora y plena en el porvenir de la Nación. Es indispensable, por supuesto, preparar las condiciones y los medios para que semejante plan pueda cumplirse, y es lo que está haciendo esta institución, al amparo de su fe en el porvenir y su clara visión del camino a recorrer.

* * *

Durante medio siglo, la actividad servicial más intensa del A.C.A. debió concentrarse especialmente en una órbita ceñida por sus posibilidades financieras y las exigencias perentorias de las zonas más densamente frecuentadas por los automovilistas y las corrientes turísticas. Los objetivos actuales son mucho más ambiciosos. A ellos responden los acuerdos celebrados con gran número de estaciones privadas —pertenecientes a concesionarios de Y.P.F.—, que se han adherido al plan de servicios de la institución. Mencionamos aquí el hecho auspicioso de que en la primera quincena de este mes de febrero fueron inauguradas, en el carácter antes indicado, sendas estaciones en Trelew, Caleta Olivia, Comodoro Rivadavia, Río Gallegos, Río Grande (Tierra del Fuego), Ushuaia y Zapala, todas en la Patagonia. El A.C.A. se dilata, rumbo al Sur; pero no tardará en acercarse más también a la Mesopotamia, por ejemplo.

Con iguales propósitos se han formalizado convenios con varias provincias —hasta ahora 9— para la construcción de estaciones, y moteles en algunos casos, algunas de cuyas obras ya están en ejecución. Y paralelos fines se persigue con la creación de decenas de nuevas filiales y delegaciones colegiadas en los más diversos puntos del territorio, con lo que, además, los propios núcleos societarios existentes o en formación van participando en la dinámica funcional de la institución, colaborando con obras e ideas.

* * *

El A.C.A. realizará en el tiempo próximo una intensa actividad promocional y práctica en el terreno turístico que, como se sabe, constituye una fuente de recursos de primerísimo orden para los países que lo cultivan con dedicación e inteligencia. Dentro de este concepto, la institución tiende a promover un consistente movimiento de apoyo y estímulo a la aeronáutica civil, que, bajo las actuales circunstancias —deficiencia de los caminos, especialmente—, puede contribuir muy eficazmente en la solución de muchos de los problemas que todavía traban el desarrollo del turismo en la Argentina. Por otra parte, la creación de una "conciencia aeronáutica" es un presupuesto indispensable para la gravitación internacional genérica de la República.

* * *

Así, multiplicación y perfeccionamiento de los equipos de auxilio; instalación de radio-comunicaciones; adquisición de terrenos —como acaba de hacerse— para la construcción en la Capital Federal de estaciones monumentales, dotadas para la prestación de servicios múltiples; nuevas estaciones de terceros —adheridas— o propias, en el interior; creación de filiales o delegaciones; ajuste y ampliación funcional de las actividades y dependencias existentes; dotación de playas y campamentos para socios; intensificación e integración de las actividades turísticas; intensificación también de la política del seguro, de personas y automotores, establecimiento de servicios nuevos, como la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito y la publicación de una revista de jerarquía como AUTOCLUB, todo esto es obra de generosa dimensión y profundo sentido social. Exige, es claro, persistentes y metódicos esfuerzos y muy considerables inversiones. El A.C.A. está realizando una cosa y otra de acuerdo con un plan sistemático, que responde a un ágil espíritu de iniciativa y progreso.

Esta actividad creadora importa, además, una expansiva proyección del prestigio de esta institución argentina en el medio correlativo internacional, donde los vínculos del A.C.A. con las organizaciones similares se afianzan día a día, y esto también beneficia a los títulos de la República en el exterior.

El Automóvil Club Argentino está trabajando así, sin pausa, bajo el signo de su confianza en el porvenir, de su inconmovible fe en el destino de la Nación.

LA DIRECCION

Visiones de España

El Castillo de

EN la provincia de Castellón y en aquel pintoresco trozo de costa comprendida entre Benincarló y Alcalá de Chisvert, es donde Peñíscola, la famosa Quersoneso o Acralence de que hablan los historiadores antiguos, levanta su bizarría multicentenaria. Peñíscola repite el capricho geológico con que sorprende al viajero la península de Las Palomas, frente a Tarifa. Por aquella parte, entre el Mediterráneo manso y azul y los montes de Irta, la playa castellanense deslízase curva y suave como una cadera de mujer; no hay allí acantilados, ni peñascales hoscos, que ahuequen y hagan procelosa la voz del mar; el suelo es arenoso, fácil, muelle, y sobre su blandura las olas espumeantes se alargan, se debilitan y desfallecen, con fatigado suspirar. De pronto —y he aquí el gran capricho del paisaje— una lengua de tierra, ancha de nueve o diez metros, se desprende del continente y, semejante a un brazo, avanza cerca de medio kilómetro dentro del piélago. Y allí surge el monte peñíscolano, redondo, amogotado, duro, de laderas estériles, enhiestas y esquivas, que sirve de perdurable cimiento a la ciudad, y es como un regalo que la ribera, graciosamente, le ofreciese al mar.

Siempre fue plaza fuerte

Lugar tan aislado y abrupto, necesariamente había de tener, para cuantos pueblos visitaron la península ibérica, una indiscutible importancia militar. Algunos autores atribuyen el origen de la ciudad a los griegos, otros a los fenicios; quien asegura que su primitivo nombre fue Castrumaltum —castillo alto—; quien la designa con el nombre más exacto de Castrumalbum —castillo blanco—, pues, contemplada a la distancia, se levanta blanca y fulgente como una pirámide de sal. Siempre fue Peñíscola plaza fuerte, y Aníbal Barca dejó en ella algunos bastiones cuya formidable reciedumbre todavía pregona el espíritu guerrero del pueblo cartaginés. Don Jaime I, el Conquistador, la ganó a los moros e hizo

Vista general de la ciudad de Peñíscola. Todo el caserío está circundado de murallas, erizado de casamatas, de baluartes y de garitas, contra la que desde hace siglos se rompen las olas.

donación de ella a los Templarios. Más adelante, consumado el suplicio de Jacobo de Molay, último gran maestre de la Orden, pasó a poder de los Caballeros Sanjuanistas, y luego a los muy ilustres de Montesa. Por haberse resistido tenazmente a las tropas del Archiduque en la guerra de Sucesión, Felipe V la honró declarando "Notables" a cuantos individuos constituían el ayuntamiento durante el asedio. Cuando las guerras napoleónicas, en 1811, Peñíscola hubo de rendirse al mariscal Suchet, y pasados tres años la reconquistaba para España el general Elio. Tal es la historia suscinta de ese peñón, que ha bebido más sangre de griegos, de fenicios, de romanos, de cartagineses, de cristianos y de moros, que aguas vertieron sobre él las nubes.

Todo resiste al tiempo

Todo el caserío peñíscolano hállase circundado de murallas, erizadas de casamatas, de baluartes y de garitas vigilantes, contra cuyas zapatas, asentadas sobre la roca viva, inútilmente, desde hace muchos siglos, se rompen las olas. ¿Qué endiablada argamasa liga esas piedras, en que la observación más minuciosa no hallaría ni una desaveniencia, ni una sutura, ni el más imperceptible signo de vejez?... Nada comenzó a desmoronarse; todo resiste: los arcos, los puentes, los postigos del castillo que señorea la ciudad, las escaleras

PEÑISCOLA

Por
EDUARDO
ZAMACOIS
Para AUTOCLUB

El color manso y azul del Mediterráneo, transformado en esta fotografía en negro intenso con el artilugio de un recurso técnico, destaca la pequeña península rocosa en que está la histórica ciudad de Peñíscola.

labradas en los flancos del peñón para favorecer el alijo de las embarcaciones; diríase que tan maravilosa fábrica no es obra humana, sino del cosmos, que es un "capricho" del cosmos, y que sólo él ha de concluir.

Las casas, de uno y dos pisos, son de aspecto vetusto y abigarrada arquitectura: éstas ostentan largos aleros y enormes balcones apoyados en barrotes de hierro; aquéllas sólo tienen ventanucos, enemigos de la luz y recelosos como saeteras. Hay portalones amplios, que recuerdan el aspecto hospitalario de los mesones andaluces, y puertecillas sórdidas, por donde un hombre corpulento apenas podría entrar. Unas fachadas adelantan, rebeldes y audaces; otras retroceden, avaras y tímidas, y el suelo es tan pendiente, que en las calles que corren paralelas, los tejados de las unas se hallan al nivel de los cimientos de las otras. Son viales por los que, durante los días de lluvia, las aguas, como en las torrenteras, bajan cantando

Sorpresa del turista

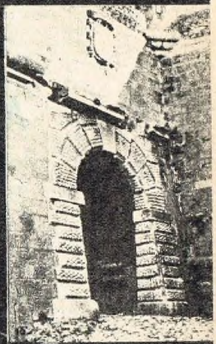
Llama la atención del turista la circunstancia de que las entrañas de este peñón, árido y separado de la costa, esconden una vena riquísima de agua potable; y también le sorprende una especie de pozo o espiráculo, cavado por la naturaleza en el comedio de una plazoleta. Este abismo circular, de paredes graníticas, se comunica subterráneamente con el océano. Basta asomarse a él para comprenderlo. Aquella oquedad tiene las condiciones acústicas de las bóvedas, y en su amplitud vibrante se oye eternamente el ronco trajinar de las olas, que por eso el pueblo, con su hablar colorista, lo llama "el bufador". En los días de borrasca, ese rumorear se convierte en griterío furioso. Las aguas embravecidas penetran por el subterráneo, restallantes, flageladoras, lanzando alaridos; se las ve subir, bajar, volver al asalto, mordiendo impotentes la roca durísima. A veces, cuando el oleaje es muy fuerte, el mar llena el pozo, y saliéndose de él, en forma de chorro, inunda la plaza.

Tanto como el castillo, son de admirar la Iglesia de Nuestra Señora Ermitaña, donde la tradición coloca el martirio de los discípulos de Santiago; la iglesia parroquial, con su nave ojival, su presbiterio corintio y el cáliz

(Continúa en la página 69)

Este cáliz de Benedicto XIII, existente en el lugar habitado por ese pontífice, es, como todo lo que hay en Peñíscola, la evocación permanente de pasados días de leyenda y esplendor.

Al recinto de la ciudad amurallada de Peñíscola se penetra por tres puertas distintas, una de las cuales, la puerta de San Pedro, cargada de años, es la que vemos en esta nota gráfica.



En Peñíscola, la milenaria ciudad, nada comenzó a desmoronarse: los arcos, los puentes y el acceso a la capilla del castillo que aquí vemos.

CONCENTRE SUS IMPACTOS EN SU MERCADO

Anuncie en CORREO DE LA TARDE

Las páginas de Correo de la Tarde son quienes constituyen el mercado de mayor poder adquisitivo.

LAVALLE 652 . 1er. PISO T. E. 46-8755

NOS ESCRIBEN LOS LECTORES

Una opinión

Señor Director:

He recibido el Nº 6 de nuestra revista, entrega efectuada en la nueva y superior presentación, que por haber conquistado de seguro el aplauso de la masa societaria, me veo obligado a felicitarlo por este tan bien logrado esfuerzo.

Aplaudo la selección de tan interesantes notas, producidas por colaboradores de tanta eficiencia.

Reitero mis felicitaciones y les deseo repitan y superen este éxito.

CARLOS EMILIO J. NASSER
Chacabuco 351, Dpto. 1, Córdoba

"Domar" o "Jinetear"

Señor Director:

Antes de entrar de lleno al motivo de esta nota, creo un deber ineludible hacer llegar a usted y sus colaboradores, mis más entusiastas felicitaciones por la extraordinaria revista que el club pone periódicamente en nuestras manos.

Realmente es un verdadero placer ser miembro de una institución que demuestra tanta preocupación por su masa de asociados y la exterioriza por el medio más idóneo que a mi juicio existe: el gráfico.

Exclusivamente con el ánimo de colaborar en tan feliz y cuidada iniciativa, como es el de la revista que nos ocupa, me impulsa a dirigirle esta nota.

Releyendo —AUTOCLUB se presta a ello— el Nº 7, en la aclaración de una de las fotografías que ilustran la nota del señor Ciriaco Díaz, titulada: "El caballo fue el mágico andador de nuestros gauchos", encuentro usada la palabra doma en forma que creo inadecuada.

Quiero aclarar, a efectos de evitar erróneas interpretaciones a mi gestión, que no soy un perito en la materia y que el diccionario al que he recurrido para aclarar mis dudas no ha alcanzado a darme satisfacción.

Entiendo que domar es sinónimo de amansar. Un potro está domado cuando está amansado y de ninguna manera un animal que ha sido subido una vez, y más aún en una exhibición pública de destreza, puede considerárselo manso.

Estimo que la denominación correcta es "jinetear". Ella sí, a mi modesto juicio, encierra el todo en esa demostración pública de destreza de que hablaba anteriormente. Indica la habilidad del jinete, que es lo que se exhibe en una feria pública, y no sus condiciones de domador, pues éste debe reunir otras muchas condiciones además de ser jinete más o menos bueno, más o menos diestro.

Confiando que mi preocupación pueda ser de alguna utilidad y reiterándole mis felicitaciones por el útil servicio incorporado por A.C.A. a los muchos que ya presta, me complazco en saludar a usted con mi más distinguida consideración.

DOMINGO OSCAR MOLLO
Fuerte Gral. Roca (FCNGR)

N. de la R. — Siempre encuentra el que teje... otro mejor tejedor, dice el Martín Fierro.

Tiene usted razón: hubiera sido más correcto, en esa oportunidad, decir jineteada en lugar de doma. Ciriaco Díaz se rectifica y le expresa la sincera satisfacción de contar con un lector atento y celoso.

Divagaciones sobre el tamal

Señor Sixto Pondal Ríos:

He leído su artículo "Divagaciones alrededor de un tamal" publicado en AUTOCLUB de octubre y me permito darle mi opinión sobre las siguientes frases que me han causado cierto asombro:

—"¿Qué es un tamal? —preguntará el lector porteño."

No dudo que muchos porteños se harán esta pregunta, pero no debiera usted generalizar tanto, conozco gente que no es provinciana y no obstante sabe bien lo que es un tamal.

"Empanadas hay en varias provincias; tamales, sólo en el Jardín de la República". Si usted quiso referirse a que el tamal es un plato típico de Tucumán (sobre lo que no opino pues desconozco este punto), debió expresarse de otra manera; pero si se refiere a que tamales **hay** (lo que equivale a decir **se comen**) sólo en Tucumán ya es otro cantar. Yo los he comido en esa provincia sí, en Tafí del Valle, pero también en La Rioja, Salta y hasta en el mismo Buenos Aires, donde hay varios restaurantes que los tienen entre sus principales comidas. Por suerte para los porteños que gustamos de ellos no es necesario ir hasta su provincia ni esperar el "rápido de Tucumán" para comerlos.

En cuanto a esa teoría suya de que **"Indoamérica se extiende desde Córdoba hacia el Norte"** (muy sui generis por cierto), pareciera indicar que hacia el sud sólo existen Buenos Aires u otras ciudades tan europeizadas como ella. Pero ¿y La Pampa, Río Negro, Chubut, Santa Cruz, Tierra del Fuego, no son Indoamérica? ¿Sus habitantes, sus costumbres, su folklore no cuentan para su teoría?

NORMA A. BIDEGARAY DE ESTEVEZ
Bolívar 144 - 1º A - Capital Federal

N. de la R. — Obviamente, el tema de la interesante nota de Pondal Ríos que motiva sus observaciones, es el "tamal", y no la extensión ideológica, diganos, de "Indoamérica", concepto en el que podemos coincidir con usted sin mayores discrepancias. En cuanto a los tamales, el señor Pondal Ríos aclara: 1º) que, efectivamente, constituyen un plato típico de Tucumán; 2º) que las referencias de su artículo atañen a 1930, época en que sitúa los episodios que recuerda; 3º) que, en ese entonces, si bien muchos argentinos consumían los tamales tucumanos, pocos los conocían en Buenos Aires, y muy pocos podían gustarlos en los restaurantes porteños. Y, dicho sea de paso, a este respecto, las cosas han cambiado muy poco ahora, lo que es una lástima, porque los tamales son "fuertes", pero extraordinariamente sabrosos. Y gracias, señora, por la colaboración que nos ha prestado para ilustrar el tema.

Saludo cordial

Señor Director:

Enviamos nuestro cordial saludo a usted y a los hábiles colaboradores de esa revista, que desde sus distintos puestos desarrollan una misión fecunda, brindando a sus lectores notas destacadas, comentarios periodísticos en los que se capta inteligentemente la idiosincrasia popular, para conseguir una amenidad en el contenido y una pulcritud en la concepción que la hacen inestimable para el público al cual va dedicada.

Que el año próximo sea una prolongación del mismo camino, que sigan sin pausa y sin desfallecimientos, firmes en la brecha para mantener esa posición de primerísimo plano en la militancia del periodismo argentino.

MARCELO EYHERABIDE
Jefe Dpto. Relaciones Públicas y Publicidad de
Remington Rand Sudamericana
Tucumán 829, Buenos Aires

¿Un mal universal?

Señor Director:

Leo en su revista varias referencias acerca de nuestros desapresivos turistas, quienes, al parecer, pretenden perdurar a través del inocente grabado de sus iniciales en cuanto monumento histórico encuentran a mano. No le quepa duda, señor director, que no apoyo semejante camino a la inmortalidad, pero, en descargo de mis conciudadanos considero justo hacer público lo que muchos saben y es que se trata de un mal universal, no por ello menos censurable.

Termino de hacer un viaje por Europa rematado con una breve estada en Nueva York. He visto muchas cosas, infinidad de edificios y monumentos, museos, lugares públicos, etc., y en todas partes el sello de mis antecesores en materia de turismo, daba color u oscurecía los valores de los objetos expuestos. A guisa de ejemplo me he de referir a sólo dos inocentes episodios.

a) Estando en el castillo de S. Angelo, en Roma, trataba de fotografiar una de las terrazas desde el interior de un local. En el mismo, un busto de algún pontífice o santo exento de caballera, lucía millares de firmas. Una pareja de recién casados, inconfundibles, se acercó al guardián para pedirle autorización para firmar o enlazar sus iniciales sobre un pequeño blanco de la "pelada". La reacción fue la lógica. Eso les sucedió por pedir permiso.

b) Como todo turista que se precia, subí en Nueva York al Empire State Building. Viajaba con mi modesta Minox como único equipo de fotografía. Quise tomar una vista de la gran ciudad desde el último piso de ese rascacielo, donde la torre de observación está protegida por gruesos cristales. Pues, aunque parezca mentira, señor director, no encontré un solo lugar limpio para la pequeñísima mira de mi aparatito... y ni el clavo ni el cortaplumas son inventos argentinos.

Como usted ve, el deseo de perpetuarse dista de ser un mal nuestro. Posiblemente sea algo de lo humano que cada uno tiene y que algunos logran a costa de muchos millares de vidas y otros sólo a través de unas iniciales torpemente labradas en el lugar menos adecuado. No los perdono en absoluto, pero quiero combatir esa modalidad de pintarnos como si fuéramos lo peor del mundo.

Quizá donde se nos encuentre más atrasado es en la absoluta falta de higiene de nuestros escasísimos locales de aseo a disposición de los turistas. Esa es una campaña que le recomiendo iniciar con todo ahínco.

Arq. LEOPOLDO SOJER
Av. Belgrano 265, Buenos Aires

Una vista aérea que muestra en primer plano la sección comercial de San Francisco y al fondo el Golden Gate señalando la salida al océano Pacífico.

CUANDO RESUELVE

EL PUEBLO LOS PROBLEMAS...

POR DECISION DE LA MAYORIA, EN SAN FRANCISCO SE INICIARA DENTRO DE UN AÑO LA CONSTRUCCION DE UN MODERNO SISTEMA DE TRANSPORTE PUBLICO

Por
HORACIO ESTOL
Para AUTOCLUB

Nueva York, enero de 1963

ES cuestión de suerte. Usted visita un lugar y en esos días ocurre algo que le permite aprender muchas cosas que hubiera ignorado si la visita se hubiese hecho antes o después. En este caso, el lugar fue San Francisco, durante una visita que hicimos en los últimos días de octubre pasado, coincidiendo con los momentos finales de la campaña electoral para las elecciones del 6 de noviembre. Debe suponerse que, después de tantos años en este país, uno no desconoce cuál es el espectáculo que se ofrece durante las campañas electorales, así como tampoco se desconoce la organización política del país, y el sistema electoral con todas sus características regionales. Lo que quiere decir, es que esa visita fue una buena oportunidad para confirmar muchas cosas y para justificar que podamos tratar un tema que tiene que ver con el problema más serio que hoy afecta a las grandes ciudades de todo el mundo en general y de Estados Unidos en particular: los transportes públicos.

Primero que nada, hay que puntualizar que San Francisco forma parte del fenómeno de crecimiento contenido en el Estado de California, donde tienen su expresión más desarrollada las tendencias que en el resto del país denuncian una progresiva transformación, en muchos aspectos decisivos, de la estructura de la vida americana. Diciéndolo de otra manera, si uno quiere tener una idea de cómo serán las grandes ciudades dentro de 30 ó 40 años, es indispensable visitar Los Angeles agregando un poquito de imaginación al espectáculo que se ofrece. Lo que ocurre en Los Angeles se repite en toda California con diferentes proporciones y acentos; a la vez, lo que ocurre en California se reproduce en todo el país, pero en escalas menos espectaculares. Resumiendo rápidamente el aspecto principal de esa transformación, anotemos que se concreta en un movimiento que tiende a descentralizar la vida cambiando radicalmente el concepto de la ciudad que hemos tenido hasta ahora; esa tendencia es evidente desde hace diez años por lo menos, aún en Nueva York, Chicago y Pittsburg, donde se dan las condiciones más favorables para ese tipo de transformación.

Un caso especial

San Francisco es la única ciudad californiana que tiene una fisonomía particular, porque todas las demás se parecen bastante entre sí. Esa fisonomía especial es el resultado de circunstancias geográficas e históricas que no se repiten en el resto del Estado. Por lo pronto, San Francisco es la única ciudad de California que se ajusta a la estructura clásica de la ciudad; la única que tiene mucho en común con las grandes ciudades de la costa del Este. La bahía de San Francisco está encerrada por dos penínsulas, una al Sur y otra al Norte, separadas por un brazo de mar relativamente angosto, y la ciudad ocupa el extremo de la primera de esas penínsulas. Dos puentes fundamentales de los cinco que hay en la bahía —el San Francisco-Cackland y el Golden Gate— han canalizado la influencia de la ciudad hacia el Este y el Norte, respectivamente, influencia desarrollada en forma natural —tierra adentro— hacia el Sur, y bloqueada al Oeste por el océano Pacífico. De esta manera, San Francisco al crecer se ha salido de madre, por decirlo así, y sus 112 kilómetros cuadrados de superficie hoy no son más que el centro de una región urbanizada —que se llama Región de la Bahía— cuya superficie abarca 3.495 kilómetros cuadrados, fundiendo en una sola estructura económica 9 condados y 91 poblaciones y comunidades.

Lo que esto significa como expresión de desarrollo, sólo se puede apreciar bien conociendo dos o tres antecedentes de San Francisco. Primero que nada es una ciudad que apenas cuenta poco más de un siglo. 115 años exactamente. El 1º de enero de 1848, tenía 820 habitantes y 200 casas, pero 23 días después se quedó con sólo siete habitantes cuando se difundió la noticia de que se había

descubierto oro cerca de donde hoy está Sacramento. Por la misma razón, un año después, la población había ascendido a 2.000 personas; luego siguió creciendo naturalmente al punto que durante el terremoto e incendio de 1906, fueron destruidos 25.000 edificios en 490 manzanas y quedaron sin vivienda 225.000 personas.

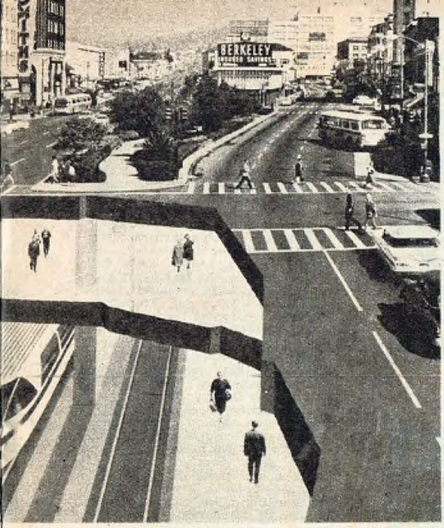
56 años después

La reconstrucción de la ciudad fue un capítulo extraordinario en la historia de San Francisco que hace juego con lo que ocurrió después, en el curso de los 56 años que han transcurrido hasta su transformación actual en el centro de la Región de la Bahía. Esa región, comparada con California, tiene el 4.5 % de la superficie, el 23 % de la población, el 23 % del comercio minorista (5.700 millones de dólares), el 31 % de las ventas al por mayor (8.200 millones), el 54 % del comercio marítimo (1.000 millones), y el 30 % de los depósitos bancarios (16.663 millones). Completando el cuadro, hay que señalar que en la

Una vista seccional de la línea subterránea que correrá por Mark St., la calle principal de San Francisco. En esa sección la línea tendrá tres niveles, reservándose el último para los trenes expresos y el segundo para los trenes locales.

Corte de otra de las secciones subterráneas con sólo dos niveles, correspondientes a una zona urbana, pero con menos densidad de movimiento que las estaciones de San Francisco o de Oackland.

Los tramos sobre nivel, tendrán estaciones como la que reproduce el grabado, dotadas de amplias playas de estacionamiento, porque serán construidas en zonas residenciales suburbunas.



Región de la Bahía hay 3.638.000 habitantes, 1.488.100 automotores, 1.174.048 viviendas, 12.631 establecimientos industriales con un capital de 3.800 millones de dólares y que los ingresos anuales de la población suman 9.623 millones. Pese a lo serio de estas cifras, sólo se valorizan de verdad colocándolas en el contexto adecuado de sus antecedentes. Por ejemplo, el aumento de la población ha sido del 35.7 % con relación a 1950 y del... 109.8 % con respecto a 1940. Y se explica. Desde 1950 la población aumenta con 7.980 residentes nuevos todos los meses.

Para resumir, tomando un solo renglón, la vivienda, veamos su proceso de crecimiento: 1940: 577.507 unidades; 1950: 887.050; y 1960: 1.174.048...

No piense el lector que nos hemos alejado del tema electoral ni del problema de los transportes que mencionamos al comienzo de esta nota. Estamos suministrando la información indispensable para que se entienda bien lo que diremos luego. La complejidad de la vida moderna tiene una interdependencia paralela y en la práctica no existe un solo aspecto de la vida civilizada que pueda presentarse fuera de contexto. Hacerlo significa traicionar la finalidad informativa, complicando más las ya complicadas cuestiones que se debaten. En este caso, aunque las cifras sean un poco fastidiosas, son decisivas. Constituyen el único punto de referencia sólido para no perdernos en un mar de palabras y para llegar a esclarecer la razón de ser de muchas cosas.

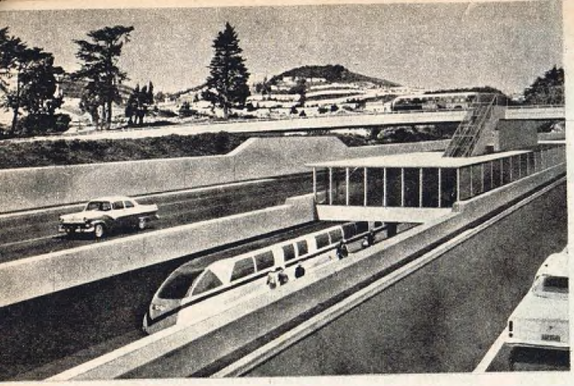
Considerando lo que hoy es San Francisco —o la Región de la Bahía, que para el caso ya no hay diferencia— y teniendo en cuenta su historia de los últimos 20 años, resulta muy ilustrativo considerar cuáles son las perspectivas de desarrollo más o menos inmediato. Los estudios del caso se hicieron hace dos años con los números correspondientes al censo de 1960, para establecer el crecimiento que podía esperarse en las dos décadas inmediatas, es decir, para 1980. Según esos estudios, en esa fecha la Región de la Bahía tendrá 6.100.000 habitantes, 2.219.000 automotores y la fuerza trabajadora habrá aumentado de 1.358.300 personas a 2.219.000... Y bastan estos tres índices para destacar automáticamente el principal problema que nos interesa: el transporte público.

Caminos vs. rieles

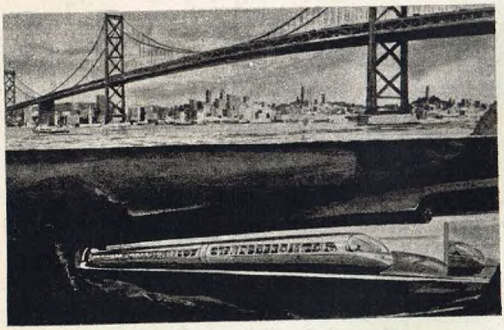
Como es de imaginar, en la transformación que están sufriendo las grandes ciudades americanas, el automóvil desempeña un papel decisivo; lo que significa que los caminos constituyen la principal fuerza promotora de esa transformación. San Francisco no podía ser extraña a esa tendencia, como lo demuestra un presupuesto de 62.260.000 dólares para la construcción de caminos, correspondiente al período 1962-1963. Sin embargo, las características geográficas especiales de la Región de la Bahía sumadas a especulaciones de tipo económico, determinaron que se buscaran otras formas de resolver el problema que las que se han adoptado en Los Angeles, por ejemplo, con los gigantescos "freeways" que atraviesan la ciudad en todas las direcciones.

Hace alrededor de seis años, un grupo de gente representativa de la comunidad promovió una serie de estudios técnicos que se concretaron finalmente en un proyecto para la construcción de un sistema de tránsito rápido para la región, sobre la base de un tipo de transporte público moderno. Se logró el apoyo de un grupo de legisladores y el proyecto fue presentado en la Legislatura del Estado, donde se lo rechazó por su alto costo. Pero los promotores del proyecto no cejaron; transcurridos los plazos que señala la ley, obtuvieron el número de firmas necesario para que el proyecto fuera sometido directamente al electorado...

Y aquí debemos hacer un aparte. La ley electoral de la mayoría de los Estados incluye el "referendum" como instrumento para que el electorado tome decisiones directas sobre cuestiones de todo tipo, político, administrativo y jurídico, toda vez que el Congreso no tome acción o no satisfaga su acción; de aquí que esas "propuestas" deban presentarse respaldadas por la voluntad expresa de un determinado número de ciudadanos, para ser incorporadas a la consulta electoral más inmediata. En las elecciones del 6 de noviembre del año pasado en California, el electorado de San Francisco, además de elegir gobernador, legisladores y otras autoridades, tuvo que dar su opinión sobre 35 propuestas, de las cuales dos eran municipales y 33 de carácter estatal. La primera de todas fue la propuesta A, correspondiente a la construcción de un sistema de transporte público de tránsito rápido que, como en el caso de todas las propuestas, sólo podía ser aprobada si obtenía, como mínimo, un 60 % de votos afirmativos, se superó ese requisito registrándose un 63 % de votos favorables y ese porcentaje representó algo mucho más serio que una simple opinión. Porque el sistema de transportes que comenzará a construirse a principios del próximo año costará 792 millones de dólares y ese dinero saldrá de los bolsillos del público en forma de impuestos a la propiedad. La idea de que eso no puede afectar a la mayoría porque los propietarios forman un grupo minoritario es errónea, ya que la situación es precisamente la contraria. Casi el 60 % de las casas individuales que hay en EE. UU. son ocupadas por sus propietarios y la región de la Bahía no es una excepción a ese porcentaje que, en algunos casos, como el de la población de San José —205.000 habitantes—, llega al 68,8 %.



Otro tipo de estación que se construirá en las zonas suburbanas.



Una composición gráfica demostrando cómo será el túnel que correrá debajo de la bahía.

Siglo XXI

La Propuesta "A" fue sometida al electorado de los condados de San Francisco, Alameda y Contra Mesa, tres de los nueve que forman la Región de la Bahía, porque el sistema de tránsito rápido sólo abarcará en su primera etapa esos tres condados. Su construcción, sin embargo, se hará previendo la extensión a los otros seis en un futuro inmediato, lo que llevará la obra a un costo total de 2.000 millones de dólares.

Lo que se va a construir ahora es una red de 120 kilómetros de un sistema de transporte público compuesto de 27 kilómetros de línea subterránea, 49 kilómetros de línea elevada, 38 de línea de superficie y 6 kilómetros correspondientes al túnel que cruzará la bahía, de San Francisco a Oackland, túnel cuyo costo de 133 millones de dólares no se incluye en el presupuesto total de la obra porque será financiado con el excedente de los ingresos por el peaje que se recaude en los puentes que cruzan la bahía. Se entiende que el sistema, a pesar de sus tres aspectos diferentes, representa una sola unidad que, por ahora, envolverá parte de la zona sur de la bahía con dos grandes ramales en el territorio vecino a Oackland, pero que una vez desarrollado completamente será de 318 kilómetros de extensión. Tendrá 37 estaciones y se utilizarán trenes de 2 a 10 vagones, con vagones con capacidad para 75 pasajeros, que correrán a 120 kilómetros por hora. De las 37 estaciones, las 27 que se levantarán en zonas residenciales estarán dotadas de amplias playas de estacionamiento, limitado el uso del automóvil familiar al simple viaje de la casa a la estación.

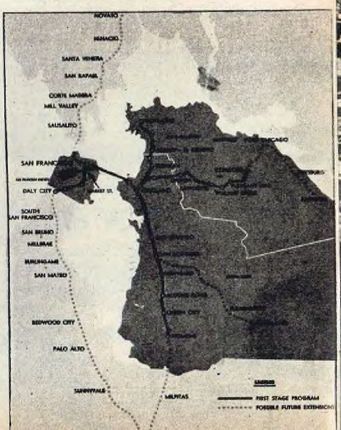
El hecho de que este sistema de transportes esté compuesto por tres diferentes tipos de líneas, es consecuencia de la geografía y del espíritu práctico. Las secciones subterráneas se construirán en las zonas comerciales de San Francisco y Oackland; luego, en los parajes menos congestionados, la línea se convertirá en elevada, para correr después en la superficie por las zonas residenciales donde el planeamiento moderno ha previsto grandes espacios libres, para la descongestión del tránsito precisamente.

Los detalles de esta obra y de la financiación son muy interesantes, pero excesivamente técnicos y complejos para afrontarlos en un simple relato del hecho global. Baste decir que la obra tardará ocho años y medio en terminarse —a tiempo para el crecimiento de 1980—, que en ella trabajarán un promedio de 3.000 personas y un máximo de 8.000, y que el término medio de recargo en los impuestos a la propiedad será de 5.60 dólares anuales al comienzo, para ascender a 27 dólares hacia el final de la obra. Esta demandará para su construcción un total de 240 hectáreas de terreno, mientras que la construcción en el mismo recorrido de un camino moderno de dos manos para tres coches cada una, llevaría 900 hectáreas y sólo podría servir para el transporte de la quinta parte de pasajeros. Estos abonarán de 2 y medio a 3 centavos por milla, con un pasaje mínimo de 25 centavos, y un descuento a establecer para los abonados. Se señalan, además, como ventajas de este sistema, que se reducirá la congestión de automóviles en general, disminuirán los accidentes de tránsito, se ampliarán los mercados de trabajo, crecerán nuevas zonas residenciales y, sobre todo, el público dispondrá de un sistema de transportes más rápido, más seguro y más económico que el que proporcionan hoy los autos y los ómnibus.

En el balance final de este caso, y considerando la obra que se va

(Continúa en la página 104)

En el mapa de la Región de la Bahía, la línea llena señala el recorrido del nuevo sistema de tránsito rápido, y la línea punteada su extensión para el futuro.



¡OH EL TAXI!

Por PIOLIN DE MACRAME

Para AUTOCLUB

Ilustró D. VILLAFAÑE

LLAMAR al taxi "medio de transporte" es definición que sólo pudo ocurrírsele a una pareja enamorada. Y en agudo. En realidad el taxi es la habitación de recepción del taxista. El tiene allí su radio. Sus buenos cigarrillos aromáticos. Su retrato de Gardel. Y su diario. Y recibe visitas.

I

Las recibe dándoles las espaldas. Pero en eso reside su originalidad. Mantiene amenas "causeries" sobre el tiempo. El tránsito. La carestía de la vida. Los impuestos. Y se pregunta quién gobierna. Ni más ni menos que en cualquier coctel diplomático. No puede pedirse más de un caballero.

II

Yo admiro a los taxistas. Son lo único imprevisto de la urbe. (Lo previsto es la suciedad. El ruido. Y la leche con microbios). A veces aparece uno que sabe con exactitud la calle a la que debe conducirnos. U otro que al llegar a la esquina nos dice "¡Hay que embromarse!" Si cruza una mujer que conduce otro auto.

III

Además son hidrófugos. Apenas comienza a llover desaparecen. Especie de ranas al revés. Tal vez teman que el coche se les encoje en el agua. Otras veces cubren su bandera con una capucha y marchan con rumbo desconocido. Hacia el ensueño. Hacia la esperanza. Hacia la libertad desdeñando las miradas ansiosas de quienes los solicitan. Se transforman en seres independientes. E inexorables. Como los próceres. Y como los sordos. Y en servicios impúblicos.

IV

Tienen amigos en todas partes. De pronto el pasajero va muy apurado hacia el rumbo prescrito. Y se detiene en la puerta de una verdulería. Hasta que consigue llamar la atención del verdulero. "¿Cómo va?" y sigue dando —a veces— esta maravillosa explicación. "Es un paisano mío." Y el pasajero comprende que su retraso vale esa fugaz evocación de la patria ausente.

V

Yo admiro a los taxistas. Pero los admiraría más si alguna vez barriesen el auto. Y no intentaran quedarse con las monedas que hacen la pequeña diferencia en el vuelto. Cuanto menos vale el dinero. Más simbólica es nuestra avaricia.

Desde Ushuaia a la Quiaca

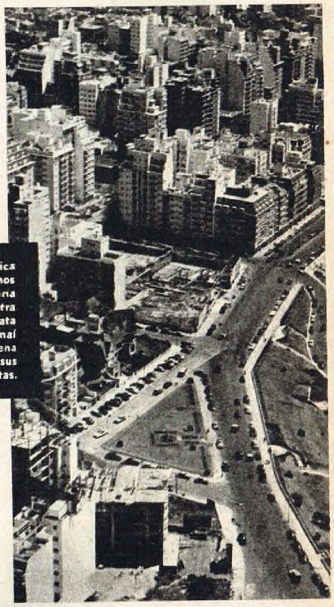
LOS escritores tenemos fama de imaginativos, es decir, de mentirosos. La gente cree que la realidad sólo nos interesa, en el mejor de los casos, como punto de partida, y que, generalmente, nos preocupa más ser entretenidos que veridicos. Reconozco que muchas veces es así, pero en esta oportunidad aseguro que todos los episodios y personajes que cito en este artículo —al revés de lo que ocurre en las películas— son absolutamente históricos y reales. Sí, además, resultan entretenidos, eso lo dirá el lector.

Huyendo del invierno porteño

Junio de 1962. Roma. En la terraza de un bar de la Vía Veneto tomaba el copetín con un matrimonio argentino recién llegado de Francia, con el que me une una larga y fraternal amistad. Nos habíamos citado en la Ciudad Eterna con el objeto de iniciar una búsqueda muy importante: la playa ideal para pasar los próximos inviernos. Porque ocurre que tanto a ellos como a mí, el invierno porteño nos va resultando cada vez más penoso. Cada año lo encontramos más frío,

Los que han tenido la fortuna de viajar por la Costa Azul, reconocerán fácilmente en esta escena la breve playa de Cannes con su pequeña porción de arena, tan diferente, por cierto, de las nuestras.

La playa de Torremolinos, en Málaga, que une a los atractivos de la concurrencia internacional, el encanto de la población que la rodea.



En esta magnífica vista aérea podemos apreciar la extraordinaria magnitud de nuestra playa de Mar del Plata y la excepcional extensión de arena de que disfrutan sus felices bañistas.

¿Que tal son las PLA

Breve comparación con los Balnearios más famosos del mundo

Por SIXTO PONDAL RIOS
Para AUTOCLUB

más húmedo... Es curioso, pero a medida que pasa el tiempo, el clima empeora. Aquí y en todas partes. ¿Usted no lo ha notado, lector?

Decía que estábamos en una terraza de la Vía Veneto, mapas en mano, analizando los balnearios franceses e italianos. Ellos, que son gente de fortuna, sólo tomaban en cuenta los valores intrínsecos. Yo, los valores de cambio.

—Dado como está el peso —aclaré de inmediato—, ni hablar de playas donde se habla de francos y liras...

La playa de Nazaré mezcla de balneario snob y de antiguo pueblo de pescadores, cuyos habitantes siguen vistiendo como en los tiempos remotos, indiferentes, al parecer, a la nube de turistas.

la imponente mole del castillo epónimo, prometiéndonos para otra oportunidad recorrer cómo se debe la famosa Ruta de los Conquistadores.

Pernoctamos en Elvas, primera población portuguesa pasando la frontera. Nunca olvidaré sus murallas, su plaza, su iglesia, sus callejuelas... Es un lugar de ensueño, que recomiendo a los que anden por esos sitios. Y al día siguiente llegamos a Lisboa, que ya conocíamos, dispuestos a realizar una inspección concienzuda de sus alrededores.

El triángulo Lisboa-Sintra-Estoril nos pareció perfecto, por las ventajas que ofrece una gran capital, la indescriptible belleza de Sintra, la espléndida autopista que une a Lisboa con Estoril y el encanto de Cascais, el pequeño puerto de pescadores que linda con el famoso balneario. Pero...

Y entonces apareció el "pero" de que hablaré más adelante.

Anverso y reverso: Nazaré y La Toja

Mientras atravesábamos Portugal hacia el Norte, tocamos Nazaré. ¿No lo han conocido a través de aquella deslumbrante película semidocumental sobre regiones y costumbres lusitanas? Si pueden, vayan allí algún día. Es una mezcla extraordinaria de balneario snob y de antiguo pueblo de pescadores, cuyos habitantes siguen trabajando, vistiéndose y viviendo como en tiempos remotos, sin enterarse de la nube de turistas curiosos que los rodean. Pero...

Dos días después, llegamos a La Toja, el elegante y tradicional balneario gallego, dormido en uno de los rincones más hermosos de las rías bajas. El paisaje es dulce y bellísimo; el hotel, de confort finisecular; el bosque, perfumado y umbrío; la pileta, enorme y muy cuidada. Pero...

Agotados los "peros" en la costa atlántica y cantábrica, volvimos a atravesar España rumbo al Mediterráneo.

La última palabra en balnearios: Torremolinos y Marsella

No creo necesario referirme aquí a la Costa Brava, por de sobra conocida, pero sí hablar de Benidorm, cerca de Valencia, y, más al sur de Torremolinos y Marbella, dos balnearios de moda que unen a los atractivos de la concurrencia internacional, el encanto de las antiquísimas y pintorescas poblaciones que los rodean. Pero...

—¡Pero la arena no es como allá! —dijo la mujer de mi amigo.

Y él agregó, suspirando:

—Para nosotros, estas son playas sin playas...

Y tenían razón.

YAS ARGENTINAS?

—Muy bien —dijo mi amigo—. Recorreremos las costas de España y Portugal.

Al día siguiente, partimos en un enorme Boeing rumbo a climas más benignos para nuestra moneda.

Las playas de Portugal

Principios de julio. Madrid. En un auto excelente, alquilado a precio muy accesible, partimos los tres hacia Lisboa, por la carretera de Extremadura. Mientras cargábamos nafta en Trujillo, vimos, a la distancia,

Los balnearios también deben servir para bañarse

Me apresuro a aclarar, para evitar que se ofendan los españoles y portugueses socios del Automóvil Club, que el reparo no se circunscribe a los balnearios de sus respectivos países. A los anteriormente citados podrían agregarse varios otros, que he tenido oportunidad de visitar en distintas oportunidades. Por ejemplo: Viña

(Termina en la página 104)

Aprendamos a aprovechar las ventajas del SEMAFORO

Por ANTONIO JORGE

Para AUTOCLUB

SIN disminuir todo lo bueno, que sabemos hacer, los criollos y especialmente los porteños tenemos una modalidad de conducción desordenada. Claro, se dirá, que es un desorden ordenado, pero desorden al fin, y se manifiesta en que, a pesar de saber de memoria las normas de tránsito, frecuentemente hacemos caso omiso de ellas, o las "olvidamos" cuando nos conviene. Cruzamos una avenida de doble mano cortando desaprensivamente ambos flujos de circulación. Cruzamos una bocacalle primero, aunque otro vehículo haya aparecido antes por la derecha, lo que le da prioridad; doblamos a izquierda y derecha sin esperar nuestro turno de avanzar, y podría continuar enumerando infinidad de otras actitudes no muy ortodoxas del "buen conductor".

Pero he aquí que aparecen los semáforos, en un intento de poner orden a la circulación de vehículos en los cruces más congestionados.

Su instalación fue precedida de anuncios sobre su futura ubicación y de la adecuada explicación sobre los beneficios que ello reportará a conductores y peatones.

* * *

Durante los primeros días de funcionamiento, los semáforos son "asistidos" en su misión de dirigir el tránsito por funcionarios uniformados o no, que atentamente vigilan que los conductores y peatones respeten las indicaciones luminosas. A medida que transcurre el tiempo, y cuando conductores y peatones van volviéndose más obedientes, la asistencia va disminuyendo hasta casi desaparecer. Casi. Nunca desaparece totalmente, pues con ello se previenen posibles transgresiones que pudieran hacerse al amparo de la impunidad.

El conductor aún no está convencido de la eficacia del semáforo. Lo respeta y cumple sus indicaciones, pero lo hace sin la íntima convicción de que recibe una verdadera ayuda; prueba de ello es que cada vez que puede eludir una esquina o una calle donde estén instalados, lo hace.

¿A qué se debe eso? Creo que aún no le hemos tomado "el tiempo" o "la mano" a los semáforos. Lo mejor es ilustrar al lector con un ejemplo.

Vamos a los dos cruces donde existen semáforos instalados en Retiro. Son puntos neurálgicos del tránsito porteño y ante las luces rojas se forman de inmediato largas filas de vehículos en varias columnas para cada mano, que ocupan dos y tres cuadras de extensión.

Cuando se produce el cambio a luz verde, se ponen en marcha hacia ambas direcciones, y lo común es observar que nunca alcanzan a pasar todos los vehículos que esperan. En ello reside precisamente el recelo del conductor por los semáforos, pues los que estaban ubicados a más de una cuadra del cruce, que siempre son muchos, se ven obligados a detenerse y esperar el próximo cambio de luz, con la consiguiente demora.

* * *

Analicemos a qué se debe esto. Quienes están en primera fila esperando la luz verde, no siempre inician la marcha tan pronto aparece; lo común es que el avance se inicie unos segundos después del cambio, a veces hasta 10 ó 12 segundos, lo que, aunque parezca sin importancia, la tiene y mucha, pues demora "en cadena" la iniciación de la marcha de los que están detrás. Esto no permite el cruce de la totalidad o casi totalidad de los vehículos que esperaban.

Personalmente he comprobado eso. Se debe a que el conductor está distraído, mientras mantiene su vehículo parado, hablando a su acompañante o consultando alguna anotación, cuando es violentamente llamado a la realidad por severos toques de bocina de los que le siguen en la fila sin poder avanzar. Agréguese a ello el hecho de que muchos mantienen sus cambios en neutral o "punto muerto" y sólo al aparecer la luz verde ponen en primera y arrancan; esto causa innecesaria demora, siendo el resultado el ya comentado.

Todo esto sucede porque los porteños aún no le hemos "tomado el tiempo" a los semáforos. Conductores de otras ciudades y rutas con estos elementos de seguridad, saben que la luz verde hay que esperarla bien atento y preparado para iniciar la marcha tan pronto nos libre el camino. No es necesario "picar" como si fuera un salto hacia adelante; pero sí ponerse en movimiento sin demora y de manera sostenida para permitir que quienes nos siguen puedan pasar el cruce manejado por semáforos.

Recordemos los sencillos consejos de estar atentos, con el coche puesto en primera mientras estamos detenidos por la luz roja y arranquemos sin demoras tan pronto el verde nos franquea el paso; y lo que es muy importante: recordemos siempre que detrás nuestro, otros colegas en sus vehículos no quieren ver defraudada su esperanza de cruzar. No debe estar lejos el momento en que desaparezca de nuestras preocupaciones de conductores la manera de eludir los lugares manejados con luces.

En ese bosque de semáforos que es la Plaza de la República pueden verse a cada rato escenas como ésta, atribuibles a fallas de coordinación que no tienen nada que ver con la eficacia del sistema de luces.

TURISMO, DOLARES Y PESOS

Publicamos aquí una información singularmente significativa que nos ha hecho llegar el departamento de Relaciones Públicas de la Cía. de Aviación Pan American Argentina S. A., a cuyo jefe, el señor S. Betancourt, agradecemos la atención.

RECIENTEMENTE visitó nuestro país una importante delegación de expertos de turismo, compuesta por gerentes de ventas de Pan American World Airways en las principales capitales europeas. Viajaron a nuestras tierras con motivo de la inauguración de un nuevo servicio aéreo por el Medio Atlántico, entre Lisboa, San Juan de Puerto Rico y Miami, Florida. Su misión era conocer lo que las principales capitales de Sud América ofrecen al viajero europeo, y a la vez, dar a conocer lo que sus respectivos países ofrecen como atracción turística.

En una reunión celebrada en el Plaza Hotel con funcionarios locales de la empresa aérea y agentes de viajes, los visitantes hicieron uso de la palabra para exaltar la tremenda importancia que hoy en día tiene una buena industria turística en la balanza de pagos de cada país. Sus conceptos fueron:

Ken Leach, de Londres. — La industria turística actualmente reporta más beneficios que la exportación del mundialmente conocido whisky escocés. Antes de la Segunda Guerra Mundial, Inglaterra no le prestaba mayor atención al turismo; pero la difícil situación económica en que se encontró al finalizar el conflicto armado, indujo a las autoridades a prestar especial consideración a este renglón. Desde entonces, el Reino Unido se embarcó en una extensa campaña para atraer a los turistas americanos hacia sus playas, con el resultado arriba enunciado.

Albert Gelardin, de Madrid. — El turismo es hoy en día la industria número uno de España. Oficialmente se espera que aproximadamente 10.000.000 de turistas de todas partes del mundo visiten el país en 1963. Conscientes de la vital importancia del turismo, las autoridades españolas han abierto oficinas de promoción en los Estados Unidos y otras partes del mundo, con el solo propósito de atraer viajeros. Fue en 1950, estando la economía española al borde de la bancarrota, cuando el gobierno se volcó activamente hacia la industria turística. Esta representa actualmente una entrada anual de 400.000.000 de dólares. El Ministerio de Turismo forma parte del gabinete español, y gasta aproximadamente 2.000.000 de dólares al año en promover viajes, a través de campañas de publicidad, relaciones públicas, etc. España reconoció la importancia del turismo cuando allí descubrieron que el dinero gastado por los viajeros beneficiaba a los campesinos, empleados, conductores de taxis, hoteles, restaurantes, mozos, cocineros, etc. Ultimamente están surgiendo a todo lo largo y ancho del país numerosos "Campos de Turismo". En dichos lugares, con playas de estacionamiento para automóviles, hay negocios que alquilan carpas, utensilios para que uno prepare su propia comida, etc.

José A. Theriaga, de Lisboa. — Actualmente la segunda industria del país, inmediatamente detrás de la agricultura en lo que a obtención de divisas se refiere, es el turismo. Portugal es uno de los países más baratos de Europa para pasar las vacaciones. Cuenta con innumerables hoteles de primera clase y hermosas playas. El Ritz Hotel es uno de los más elegantes del mundo.

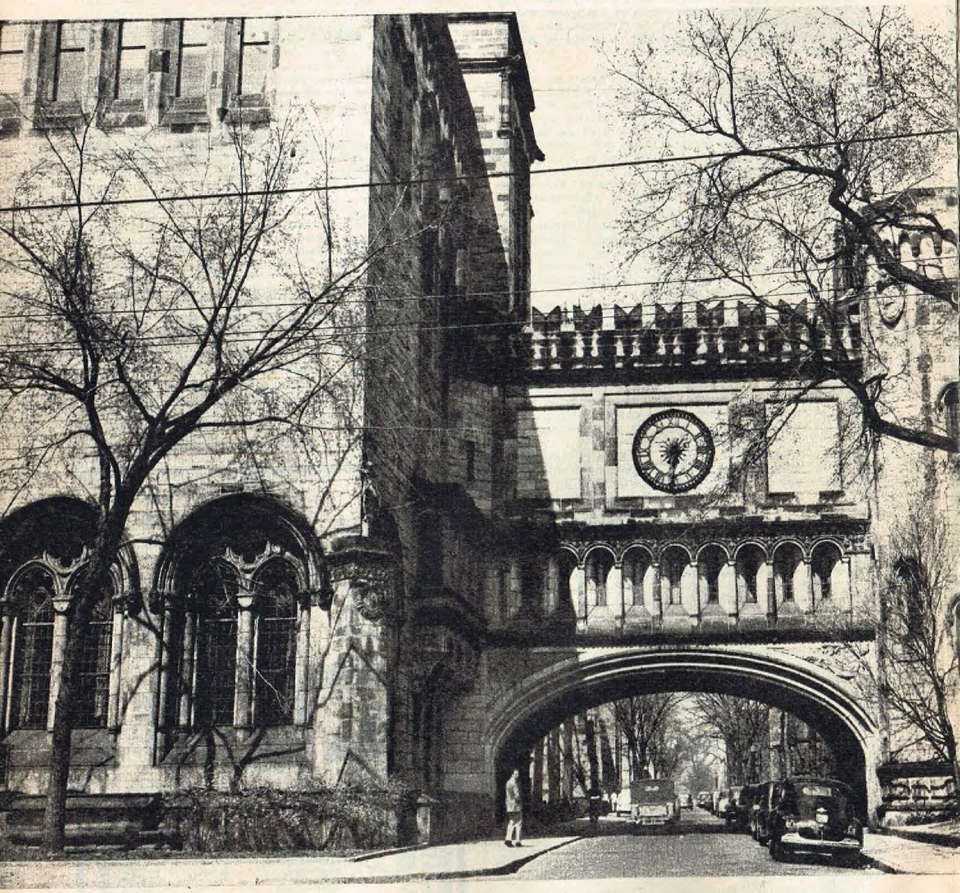
André Schneider, de París. — El turismo es la tercera industria en importancia en Francia y por su intermedio se obtienen más divisas que con la famosa industria automovilística. Francia tiene un Director de Turismo que participa en las reuniones del gabinete nacional y que activamente promueve por todos los medios de comunicaciones los atractivos turísticos del país. Para campañas de publicidad y promoción, el gobierno tiene asignado un presupuesto de 2.000.000 de dólares anuales. Francia cuenta con muchos magníficos hoteles y, además de su ya mundialmente famosa cocina, tiene el mejor sistema ferroviario de Europa, que permite recorrer cómodamente todos los rincones del país en pocas horas de viaje.

Tullo Gray, de Roma. — El turismo es hoy la segunda fuente de ingresos de divisas de Italia, superada únicamente por el Mercado Común Europeo. Para el próximo año se espera la visita de 20 millones de turistas (casi la cifra de la población argentina). El Ministro de Turismo, con rango de Secretario de Estado, tiene asignado un presupuesto anual de 5 millones de dólares para promover las bellezas del país. Italia, también estaba virtualmente en la bancarrota al finalizar la Segunda Guerra Mundial y se recurrió al turismo para ayudar a sanear las finanzas y cubrir el déficit fiscal. En 1961 el activo de la balanza de pagos fue de 643 millones de dólares. Este país es uno de los más visitados de Europa debido al esfuerzo promocional que realizan sus autoridades, unidos a la proverbial cortesía y amabilidades con que el pueblo italiano trata a sus visitantes.

Ken Fry, de Stuttgart. — La industria pesada es la tradicional fuente de producción de divisas en Alemania Occidental, pero de ningún modo se han desechado las posibilidades que el turismo ofrece para fortalecer la economía nacional. La industria turística ocupa el quinto lugar en importancia y de acuerdo con las autoridades continúa acrecentándose. A pesar de que por infortunadas circunstancias, Alemania se halla dividida en dos partes, los turistas continúan visitando en gran número la zona del Rhin y otros lugares tradicionales tales como Heidelberg, Hamburgo y Munich.

Por MARIA DE VILLARINO
Para AUTOCLUB

VIAJANDO

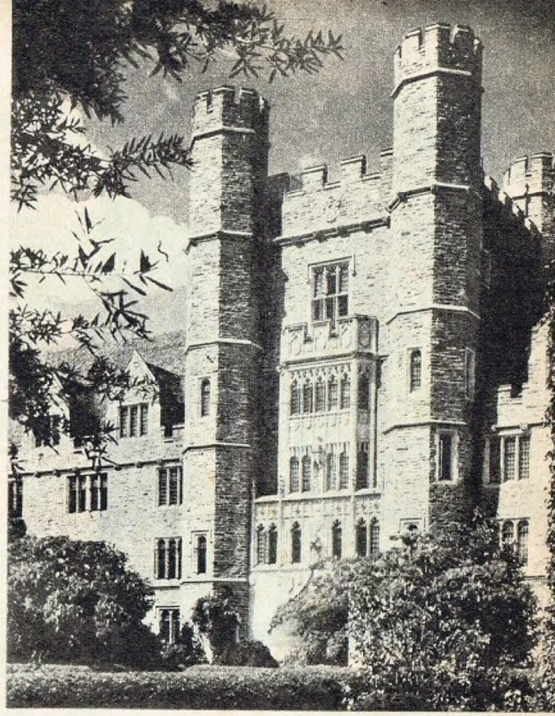


LA instrucción de los primeros emigrantes de los Estados Unidos comenzó por medio de recursos propios. Hace ya doscientos años que se crearon comisiones escolares. Después de la Guerra Civil la gente se dispersó, pero se repitió en todo el país el mismo proceso, es decir sin ayuda de afuera.

El sistema actual se basa en estos antecedentes.

Las comisiones escolares formadas inicialmente tomaron con el tiempo el nombre de Juntas de Educandos. En muchos estados los miembros que forman estas juntas son elegidos por el pueblo y forman parte de ellas tanto un profesional (maestro, abogado, dentista, etc.) como una ama de casa o

POR LOS



Vemos aquí la escuela de medicina de la Duke University de Carolina del Norte, otro de los grandes establecimientos educacionales en los que reina orden perfecto en disciplina, responsabilidad y trabajo.

ESTADOS UNIDOS

Cómo es su sistema educativo en universidades y colegios

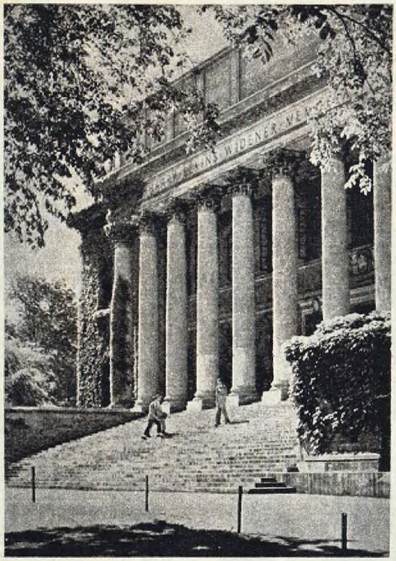
Arcada de unión de la galería de arte de la Universidad de Yale, en la que puede apreciarse la riqueza arquitectónica que es habitual en los establecimientos de enseñanza superior de la gran nación del norte.

un ciudadano de la comunidad. Esta elección significa una distinción y hay mucha competencia para formar parte de la junta honoraria que dirige los intereses de la educación.

La misión de la junta es tanto de orientación como de administración. La fuente de recursos proviene de un impuesto a los bienes raíces sin ayuda del Estado, aunque la tendencia actual es la de obtener esa ayuda. En Nueva York, por ejemplo, el estado participa del mantenimiento de las escuelas.

El Departamento de Educación que se organizó en 1869, se encarga de inspeccionar las escuelas y conducir las normas que deben regir su prestigio. No existe un sistema nacional en las organizaciones citadas, sino estatal: 49 estados, cada uno independiente, significan 49 sistemas de educación.

Nueva York tiene sus instituciones escolares independientes de las de Washington, así como otros estados entre sí. No funcionan de acuerdo con una ley, sino por sistema voluntario; pero son tan semejantes que los alumnos pueden pasar de una escuela a otra, ya sea privada u oficial, sin dificultad.



La biblioteca de la Universidad de Harvard proyecta las bases de cultura que la sustentan hacia el exterior. Los estudiantes encuentran en su anaqueles los mejores elementos para su completa documentación.

Cómo se desarrollan los programas de enseñanza

A los 3 ó 4 años el niño puede ingresar al **Pre School**, que no es obligatorio ni público y es pago. El **Kindergarten**, que comienza ordinariamente a los 6 años, tampoco es obligatorio, aunque el Estado sostiene algunos **Kindergarten** públicos. La enseñanza obligatoria empieza a los seis años con la escuela primaria, que consta de nueve grados. Una vez cumplido este ciclo se inicia otro también obligatorio: el **High School**, que comprende tres grados más. En razón de esta obligatoriedad, que llega hasta los dieciséis años del educando, la ley prohibe al mismo el trabajo de ocho horas.

Cuando el alumno termina estos estudios, recibe el título de **High School Graduate**. Con este título puede comenzar a trabajar en despachos, fábricas, tiendas, es decir en empleos diversos, pero es un título que no le da garantías de capacidad especial.

Aquí termina la enseñanza obligatoria. Pero la gran mayoría encuentra ventajas en continuar estudiando dos años más por lo menos. Para esto existe un gran número de escuelas designadas con el nombre de **Juniors College**, que ofrecen especializaciones limitadas en ciencias, agricultura, oficios, etc., en las cuales se realiza un trabajo experimental intenso, que ofrece oportunidades propicias a los aventajados como a aquellos cuya vocación es necesario orientar, misión ésta a cargo de maestros consejeros encargados también, amén de corregir defectos físicos, de la educación social como base de ciudadanía y convivencia dentro de la comunidad que, a su vez, ajusta sus programas de acuerdo con las posibilidades de los jóvenes que no seguirán estudios universitarios. En Detroit, ciudad de fábricas de automóviles se ofrecen ramas particulares de esta industria; en Nueva York, de la industria eléctrica; en el Sur, cursos agrícolas; en otros Estados, de ciencias aplicadas, etc.

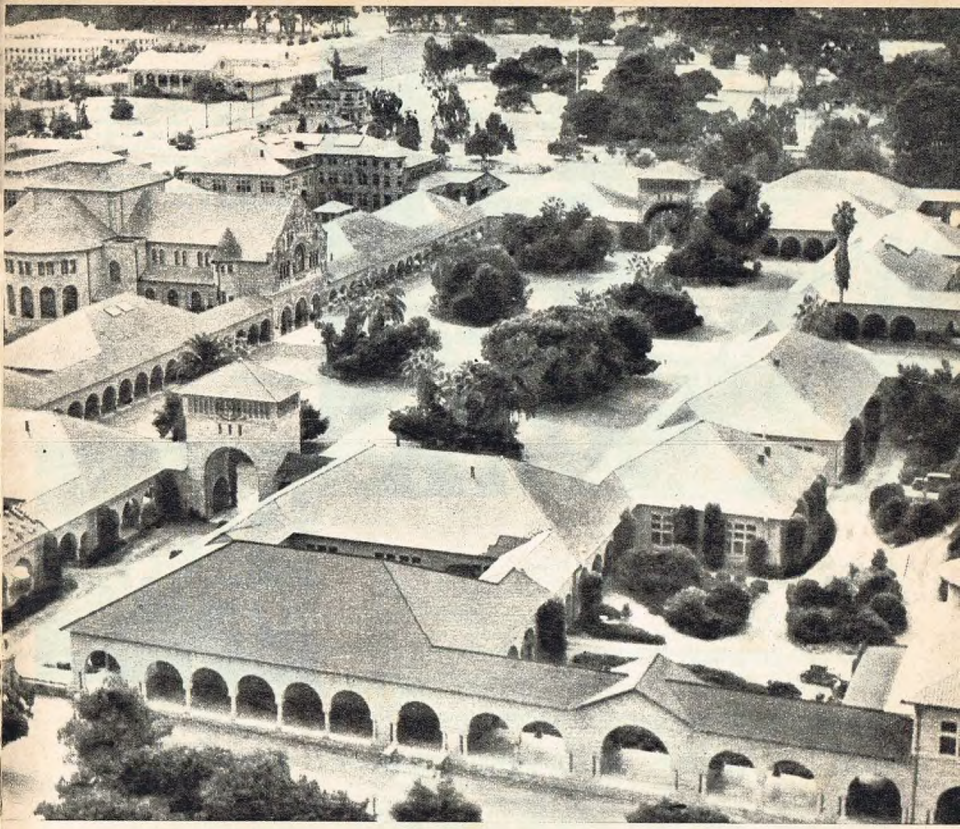
Las escuelas guardan voluminosos archivos de cada alumno, teniendo en cuenta que el éxito en la vida depende de saber escoger bien lo que se sabe hacer mejor acomodando cada capacidad a su campo propicio, lo que significa un aporte del joven a la escuela, no de la escuela al joven. La escuela ayuda; no impone.

Algo sobre la escuela Normal

La escuela normal ha desaparecido en los Estados Unidos. ¿Qué ha pasado desde los tiempos de Horace Man, que dio tan grande impulso a la educación universal y obligatoria? Bajo su inspiración un grupo de personas importantes establecieron las escuelas normales dedicadas a la preparación de maestros. Cuando Sarmiento viajó a los Estados Unidos inició una gran

Esta vista aérea de la zona residencial de la universidad de Stanford, en California, da una idea del criterio funcional y práctico con que se ha encarado en ella todo lo relacionado con el confort de sus moradores.

La cruz en lo alto de la iglesia de una universidad californiana, la de Stanford, es la nota culminante de una obra arquitectónica en la que se confunden la fe religiosa con la serena sencillez de su diseño.



amistad con Horace Man. Al asumir la presidencia de la República, se propuso fundar en la Argentina la primera Escuela Normal de Maestras. Horace Man había muerto, pero vivía su viuda, que había colaborado con él como secretaria. En correspondencia con ella y con otras personas, Sarmiento hizo los arreglos necesarios para invitar a los maestros americanos, reconocidos por su eficiencia y lealtad a la escuela normal, a la realización de su proyecto. Mary O'Graham fue la primera directora de la Escuela Normal Nacional de La Plata que lleva su nombre.

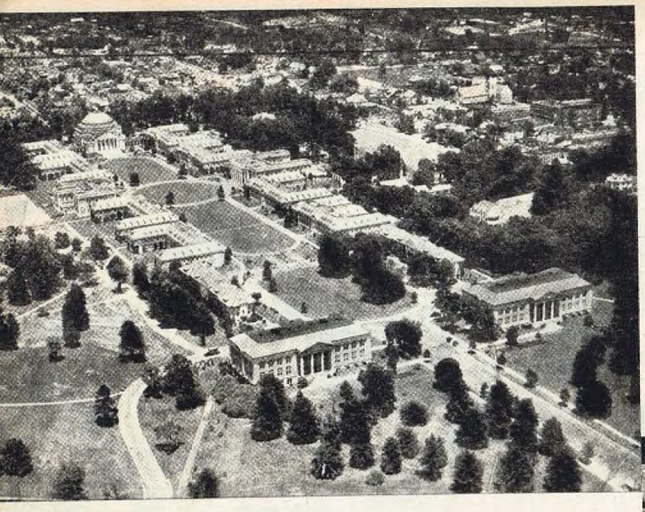
Mientras que en la Argentina subsiste este sistema de enseñanza, en los Estados Unidos ha desaparecido. Con motivo de la gran expansión del país, la escuela normal pasó a formar parte de la Universidad como Departamento y Escuela de Educación. La Universidad de California comenzó como Escuela Normal de Los Angeles: después de 1919 era la sucursal del Sur de la Universidad de California en la que se ofrecían sólo los cursos de preparación normal con dos cursos generales de grado universitario. En 1922 había crecido tanto el número de estudiantes, que ofrecieron un tercer y cuarto año hasta llegar a ser la Universidad que hoy cuenta con 30.000 estudiantes propios.

Universidades

Este número representa sólo una parte de los estudiantes de California, pues otras universidades del mismo Estado, como por ejemplo la de Berkeley, cuenta ella sola con 20.000 más. La asistencia a las universidades es extraordinariamente numerosa: Columbia (Nueva York) supera la inscripción de 30.000 estudiantes, descendiendo la cifra a no menos de 5.000 en otros Estados.

Las universidades, emplazadas en inmensas extensiones de tierra, aislan sus pabellones para distintas ramas de estudio entre parques que son una invitación al reposo, verdaderas ciudades encantadas: Harvard en Boston, Yale en New Haven, Duke en Durham (Carolina del Norte), de estilo gótico, Iowa, Pensilvania, Carolina del Sur, para citar algunas. Y allí los campos de deportes, las bibliotecas valiosísimas, salas de reposo, de estudio, comedores, habitaciones confortables con vistas al parque.

Como en la enseñanza secundaria, existen universidades del Estado y universidades privadas, sostenidas éstas con la ayuda de los magnates que las fundaron o, en general, por la industria y las fundaciones que aportan grandes capitales para su sostenimiento y para su progreso continuo.



En las universidades norteamericanas no se descuida nada que se relacione con la vida sana y eficiente de los educandos y de sus profesores. Este amplio espacio libre corresponde al Colegio femenino de la Duke University.

La Xavier University, de la que vemos aquí su Departamento de Artes, en momentos en que se efectúa una exposición, es una de las casas de altos estudios dedicada exclusivamente para educandos de color.

Las universidades del Estado establecen normas de admisión con el objeto de mantener un standard y una obligatoriedad de asistencia y de deberes.

Y aquí algo muy importante: se considera que el alumno que no cumple o no asiste en forma regular, no tiene derecho a distraer dineros del Estado sin rendir provecho.

El ritmo de las carreras es el siguiente: después de cuatro años de estudios se otorga el título de Bachiller en Arte, en Ciencias, en Educación, títulos especiales para ejercer la profesión con un quinto año para enseñanza superior, o para continuar doctorados en Matemáticas, Ingeniería, Biología, etc.

Las carreras científicas son las más largas y las industrias que necesitan técnicos especiales otorgan becas para este fin. La carrera de Medicina es la más difícil y exigente, y la más larga, con sus prácticas obligatorias en hospitales. Muchos alumnos sostienen sus estudios desempeñando tareas en los mismos institutos, ya sea como **Readers** (ayudantes de profesores), **Part-time** (ayudantes de oficinas) o en el servicio de comedor, cuya remuneración se considera por horas.

Universidades para la gente de color

La segregación racial en los Estados Unidos ha traído como consecuencia la fundación de universidades para gente de color, especialmente en algunos Estados del Sur donde el candente problema aún sigue sin superarse, aunque en otros Estados americanos la integración las va nivelando paulatinamente, como pude observar visitando colegios y universidades del país, en calidad de huésped del Departamento de Estado, que incluyó en mi programa universidades para gente de color: **Xavier**, en Louisiana (Nueva Orleans) y **Atlanta**, en Georgia. En éstas pude apreciar la magnitud de su organización como la proyección de sus sistemas educativos y de sus programas, que abarcan distintas carreras: Lenguas, Literatura, Ciencia, Música, Filosofía, Teología, etc.

La Universidad de Atlanta agrupa 4.000 alumnos. Su biblioteca sobre el negro consta de más de 12.000 volúmenes, desde el más antiguo, que data de 1670, hasta nuestros días incluyendo ficción, poesía y educación del niño, con una sección especial sobre educación y guía de lecturas para el mismo.

Se hacen allí también exposiciones de pintura y dibujo en las que predominan las tendencias actuales, teatro, etc. Impera una corriente definida hacia el humanismo, más que hacia la especialización, llamada Artes Liberales.

Contestando a mis preguntas sobre la creación literaria del negro, un humanista de color, profesor de la misma universidad, me respondió entre otros conceptos: "Atlanta está transformando su capacidad para la agricultura por la de la industria o, en otras palabras, la cultura del algodón por el rendimiento industrial, pues se trabaja menos en lo segundo y se gana más. Este mismo progreso técnico industrial absorbe la creación, sobre todo poética. La novela, por sus posibilidades económicas ha sido otro factor de la absorción del ejercicio de la poesía. Y acotó: El hombre contemplativo puede serlo en sus cabales cuando no le urge el tiempo, no sufre fatigas y vive menos atado a fuerzas ajenas al espíritu. Por eso aquí se les destina a los poetas y escritores tareas especiales y afines, con el objeto de dejarles más tiempo para meditar, para crear, para hacer escuela".

El pensamiento de Horace Man

En todas las universidades y colegios del país se puede observar un orden perfecto en cuanto a disciplina, responsabilidad y trabajo, como en respeto de maestros a alumnos y de alumnos a maestros, sin tergiversación de jerarquías.

Y queda en pie la certeza de que la práctica del pensamiento que Horace Man expresó en 1832, se ha cumplido en su más alta y noble significación: **"La base de todo Estado es la educación de sus jóvenes".**

EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

INVITA AL

TOUR DE OPERADORES ECONOMICOS LATINOAMERICANOS
AL M. C. E. (MERCADO COMUN EUROPEO)

SALIDA POR AIRFRANCE: EL 20 DE ABRIL

Y VISITANDO: ITALIA-ALEMANIA
BELGICA-LUXEMBURGO
HOLANDA-FRANCIA

EMPRESARIO ARGENTINO:

conquiste el más completo mercado de CAPITALES, TECNICAS Y PRODUCCION **en 30 DIAS** a través de un programa exclusivo preparado para el éxito de sus negocios, que incluye contactos oficiales, sesiones técnico-informativas, visitas a importantes centros industriales, a los mercados de valores y a las **fabulosas concentraciones feriales de**
MILAN HANNOVER BRUSELAS Y PARIS

Es una promoción técnica de ORPAL, Organización de Relaciones Públicas para la América Latina.

AMPLIO PLAN DE CREDITOS

INSCRIPCIONES LIMITADAS POR PAISES

Solicite informes a:
VIAJES Y TURISMO - AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO - Av. Lib. Gral. San Martin 1850 - T.E. 83-6061 y 83-2039.

INTEGRACION LATINOAMERICANA Y COOPERACION INTERNACIONAL

Trascendencia y alcance del Tour de Operadores Económicos Latinoamericanos

Los países integrantes del Mercado Común Europeo han logrado, en los últimos tiempos, un elevado grado de desarrollo, ya sea en sus respectivas economías nacionales, así como en el conjunto de Comunidad.

Sin duda, la experiencia de a integración europea, puede sugerir útiles alternativas al proceso de unión económica y a la formación de una conciencia de cooperación política latinoamericana, proceso que seguramente será apoyado por las naciones de la CEE, que cuenta, en la actualidad, con una situación favorable por la disponibilidad de capitales de inversión, el alto nivel de desarrollo de sus sectores productivos y la posibilidad de prestar una valiosa asistencia técnica a fin de contribuir eficazmente al progreso de América latina.

La cooperación entre la América latina y el MCE es, a todas luces, de recíproco interés y si bien algunos obstáculos se interponen en la puesta en marcha de una labor proficua de colaboración integral, todos los medios que se empleen con el fin de lograr un mayor acercamiento e intercambio de ideas y trabajo ayudarán a superar o, por lo menos, a despejar algunas de las incógnitas hoy existentes.

El contacto personal entre hombres de empresa de ambos continentes y la toma de visión de cuáles alternativas se les ofrecen para la solución de recíprocos enfoques surtirá, en cada caso, efectos beneficiosos, por cuanto aunque en escala reducida, toda colaboración que se ponga en camino dará una pauta más en el esfuerzo cooperativo, que, juntamente con el Plan de Alianza para el Progreso, los países del MCE están en condiciones de realizar, en la consecución del desarrollo de la América latina.

Una gran tarea de colaboración intercontinental es principal característica de nuestros días, y mientras en esferas oficiales se multiplican los esfuerzos en este sentido, los sectores privados pueden apoyar la labor destinada a dar resultados concretos, si las bases integradoras y comunitarias de la misma se harán presentes en cada iniciativa. Con este preciso zenit, la ORPAL, organización especializada en Relaciones Públicas para América Latina, en un esfuerzo conjunto con AIR FRANCE y el AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, ha programado un TOUR PARA OPERADORES ECONOMICOS LATINOAMERICANOS AL MERCADO COMUN EUROPEO, que permitirá a los personeros de nuestro continente, interesados en crear vínculos cada vez más estrechos de interrelación económico-social, recorrer los países integrantes de la CEE cumpliendo un programa especialmente estudiado para satisfacer sus inquietudes, y que abarcará desde los contactos oficiales, las sesiones técnico-informativas a cargo de especialistas, las visitas a poderosos centros industriales, a los mercados de valores, hasta las reuniones con representantes de organismos internacionales y las visitas a las Ferias de Milán, Hannover, Bruselas y París, tradicionales citas de concentración comercial, industrial y financiera, tal vez las más completas existentes.

EL TOUR PARA OPERADORES ECONOMICOS LATINOAMERICANOS AL MCE cumplirá, por lo tanto, con el propósito de posibilitar un diálogo de vastos alcances entre representantes de sectores dinámicos latinoamericanos y europeos, a fin de canalizar oportunidades, energías y recursos y para un mejor y más abierto entendimiento de las respectivas realidades.

UNA CAR

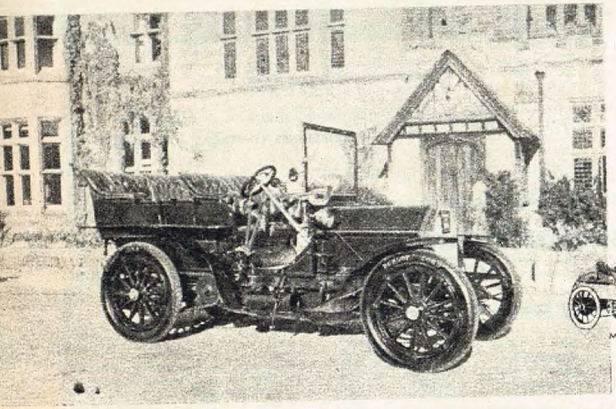
Coches de 1896 a 1904 disputaron una carrera entre Londres y Brighton

Por PATRICIO GANNON
Para AUTOCLUB

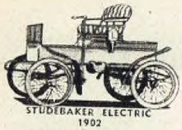
BRIGHTON, situada a 75 kilómetros al Sur de Londres, playa famosa desde los tiempos de la Regencia, es una ciudad algo misteriosa, extraña, que ha sido meta final de toda clase de afanes, competencias y apuestas. Su leyenda de exótica y misteriosa, ha ido acrecentándose desde el día que el rey Jorge IV mandó construir el extravagante palacio oriental, con sus raras cúpulas, en forma de cebollas, al lado del mar. El rey, que tenía pasión por Brighton, donde residía la hermosa Mrs. Fitzherbert, con quien se había casado secretamente, era, a su vez, un personaje fabuloso y teatral. La ruta Londres - Brighton habíala convertido en una esplendorosa "vía regia", por donde constantemente transitaba en sus carruajes reales al trote largo y sonoro de troqueros y cadeneros. Con el advenimiento del automóvil, el camino de los raudos carruajes y "mail - coaches" espectaculares, fue utilizado por automovilistas tan eminentes como el impagable satirista y ascético vegetariano George Bernard Shaw, quien empleó esa misma ruta varias veces para ir a visitar, también secretamente, a la actriz Mrs. Patrick Campbell, de quien se hallaba prendado. La ruta fue, asimismo, testigo de una extraña apuesta que se formalizó en uno de los más exclusivos clubes londinenses, en 1870 —año de muy variados sucesos— entre un grupo de socios quienes apostaron mil guineas contra Sir John Lynton, a que éste no cubría en quince horas la distancia que media entre la abadía de Westminster, en Londes, y el hotel "The Old Ship", en Brighton, empujando una carretilla de mano. Lo que no estaba estipulado en la apuesta era el material del cual estaría compuesta la carretilla, y Sir John llegó triunfante al "Old Ship" empujando una elegante y ligerísima carretilla de bambú, que había hecho construir expresamente para esa prueba. Estas apuestas eran muy frecuentes en el viejo Londres del pasado siglo. Todos mis lectores recordarán aquel distinguido socio del Reform Club, Mr. Phileas Fogg, quien apostó y consiguió, en aquella época, dar la vuelta al mundo en 80 días.

La "Vieja ruta de Brighton"

Por eso, cuando se eligió "la vieja ruta de Brighton" como trayectoria para la primera carrera de automóviles, el 4 de noviembre de 1896, (día de la Emancipación, como lo llaman los automovilistas británicos), no se hizo sino elegir un camino digno de aquella novedad portentosa que era el automóvil. Es lógico que en un país tan apegado a sus tradiciones, como Inglaterra, se recuerde esa fecha y esa carrera con emoción o desprovista de una afectuosa solidaridad por aquellos volantes, aquellos coches y aquellos tiempos, de tan parsimoniosa y vaporosa elegancia, que los franceses llaman "la belle époque", y que los ingleses, refiriéndose a esa década de los noventas, denominan los "nineties". Ese desfile nostálgico, sentimental y afectivo, ha sido organizado esta vez, como todos los años, por el Royal Automobiles Club y el Club de Automóviles Veteranos de Gran Bretaña, quienes secundados por ese benemérito cuerpo, que obliga a todo conductor a conducir como Dios manda, que es la Policía Caminera, han podido dar brillo y lucimiento a este espectáculo a la vez histórico y deportivo. Uno de los grandes entusiastas de esta justa, a quien



Este es el coche Mercedes, modelo 1903, de 51,4 H.P., uno de los 220 que participaron en la edición 1962 de la carrera efectuada el 4 de noviembre de 1896 entre Londres y Brighton.



RERA DE COCHES VETERANOS

hay que nombrar en primer término, por no haber escatimado esfuerzo alguno en los prolegómenos y en la organización, es el presidente del Royal Automobile Club, Mr. Wilfrid Andrews, secundado por otros miembros de la comisión, como el conde de Howe y el marqués de Camden. También tuvo activa participación el "mayor" de la ciudad de Brighton, Mr. G. B. Baldwin.

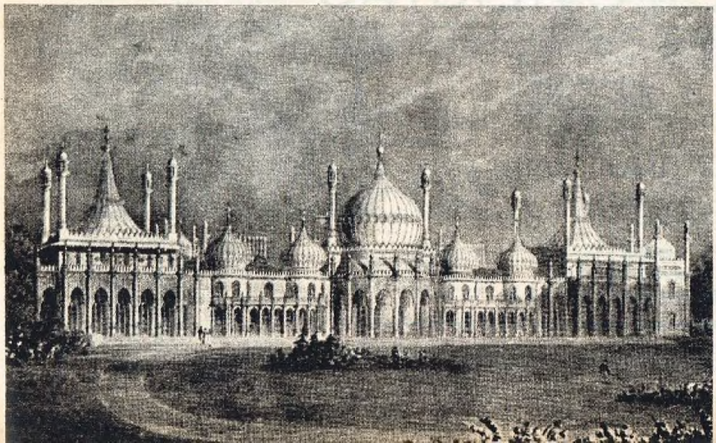
El número de participantes habíase limitado a 250 coches, total que incluía modelos de 1896 y años subsiguientes hasta 1904. De esta última fecha se habían inscripto setenta y cuatro modelos de distintas marcas, habiéndose anotado siete ejemplares correspondientes al histórico y celebrado año de 1896. En el momento de la largada en Hyde Park, no se presentaron por diversos motivos, once coches, número que, unido al de diez y nueve que no llegaron a la meta en Brighton, hace que el lote de veteranos que cumplieron satisfactoriamente la prueba se redujese a 220. Todos estos participantes recibieron la placa conmemorativa de la tradicional carrera.

25.000 personas en la largada

Para dar una ligera idea de la importancia que el pueblo británico concede a esta prueba, basta señalar que el público que concurrió a Hyde Park para presenciar la largada de este "museo" rodante, puede estimarse en 25.000 personas. El primer coche, que largó exactamente a las 8 de la mañana, fue un "Leon Bolle", modelo 1896, tripulado por Mr. Murray Austin domiciliado en West Broomwich. Esa conocida firma establecida en Le Mans, Francia, comenzó a construir estos coches de tres ruedas, precisamente en ese "annus mirabilis" de 1896. Al despuntar el nuevo siglo, la marca se había hecho muy popular entre los "entendidos", pues tenía ganadas varias carreras.

Tal era su prestigio, que la firma cruzó la Mancha y se estableció en Inglaterra donde construyó una serie inglesa denominada "Coventry Motette". El segundo coche en atravesar la línea de largada, fue un "Benz", también del año 96, tripulado por Mr. L. D. Goldsmith, de Gloucester Souare, Londres.

En el primer puesto de control, el puente de Westminster cercano al parlamento británico, se esperaba que los coches pasarían por ese lugar entre las 8.6 y las 9.1 aunque se descontaba que algunos, como luego sucedió, pasarían por diversas causas, considerablemente retrasados. El primer coche en llegar a la meta final en Brighton, fue el Nº 83, marca "Progress" de ocho caballos, modelo 1901, conducido por Mr. Maurice Davenport, vecino de Cheshire, quien ha intervenido en esta prueba de veteranos ocho veces consecutivas. Este coche aribó a las 10.55 y Mr. Davenpor informó que todo había marchado espléndidamente durante la carrera y cuando ya se disponía a cantar victoria, con la ciudad de Brighton prácticamente a la vista, tuvo un contratiempo que casi lo obliga a hacer abandono. A muy pocas millas de la meta, el histórico radiador cedió en varias partes y se quedó totalmente sin agua. Mr. Davenport efectuó una reparación de emergencia con cinta



Vemos aquí el aspecto que ofrecía el pabellón real de Brighton, original y extraño edificio construido en 1787 por indicación del príncipe regente. A su vera se fijó la meta de la gran carrera.

aislador, la que por fortuna le duró exactamente hasta veintiséis metros más allá de la línea de llegada. De los competidores extranjeros, el primero en largar fue el "Panhard-Levassor", modelo 1896, tripulado nada menos que por el presidente del Automóvil Club Francés del Oeste, monsieur M. J. Lelièvre. Los Estados Unidos se hallaron representados por el coche Nº 9, un Peugeot 1896, traído expresamente para la prueba, desde California, por su conductor Mr. A. Helwig. Otro distinguido competidor extranjero fue el conde de Castelbarco, quien tripulaba un "Menon", 1899. Al llegar, declaró a los periodistas: "He intervenido en carreras de coches veteranos en distintos lugares del mundo, pero ninguna de estas justas me ha impresionado tan favorablemente como esta carrera de Brighton". El conde de Castelbarco, famoso volante italiano, que actuó en la década del 30, conduciendo una "Maserati" ganó el premio Eifelrennen en 1934.

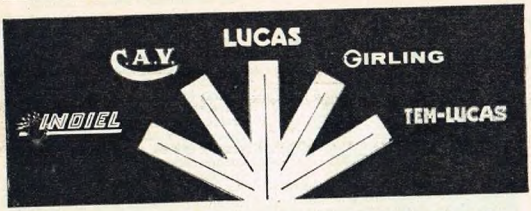
La nota de mayor emoción

Una nota muy simpática de añosa tenacidad, la dada por el decano de los competidores, Mr. Percy Kidner, de 84 años de edad, quien conducía un "Vauxhall", de 1904, que él mismo ayudó a construir, siendo la primera persona que lo manejó en un ensayo, hace ya la friolera de 58 años. Pero, tal vez, la nota de mayor emoción entre estos "old timers", la dio el Nº 1, un "Arnold", modelo 1896, conducido por su dueño el capitán E. de Colver. Este coche, que partió airosamente igual que sus añosos compañeros, tenía a su favor una circunstancia que le daba ribetes de competidor excepcional. Era el único sobreviviente que intervenía en esta prueba que, a su vez, había tomado parte en la primera y recordada carrera de 1896

Otro detalle, algo anacrónico, fue la presencia de uno de los grandes ases de las carrera modernas, el corredor Jack Brabham, quien esta vez había abandonado el volante de su habitual Fórmula I, para tripular un venerable "Sunbeam", modelo 1904. Otro corredor moderno que fue recibido con una ovación cerrada al cruzar la línea de llegada era el as Jack Sears, en un "Clement-Talbot", 1903. Lo motivó el hecho de haber recorrido completamente recubierto por una coraza de yeso, como consecuencia de un accidente muy reciente. La nota cómica la dio el coche Nº 24, un "Beeston", 1899. Su conductor, Mr. Kenneth Ball, luego de cruzar la línea de llegada quiso detenerse para saludar al mayor de Brighton, que avanzaba hacia él con la mano extendida, pero le fallaron los frenos y el coche siguió andando entre la hilaridad de los espectadores.

El coche Nº 1, el "Arnold" del capitán de Colver, que intervino en la carrera de 1896, llegó muy retrasado debido a que largó muy tarde en vez de partir el primero como correspondía a su número. ¿Qué había pasado? Estos coches, iguales a los "crecks" del turf, no arriban al punto de largada por sus propios medios, sino que son llevados en camiones hasta Hyde Park. El camión que conducía al veterano "Arnold", rompió un paliér en las proximidades del aeropuerto de Londres, sitio bastante alejado de donde tenían que partir los coches. Tuvo, por lo tanto, que ser descargado del camión y emprender el viaje a Hyde Park por sus propios medios, donde llegó muy retrasado. Finalmente partió, llegando a Brighton a las 13.44. Otro coche que arribó muy retrasado, debido a una descompostura, fue el "Mercedes" 1903, uno de los muchos que componen la valiosa colección de Lord Mantagu, quien iba en el volante.

Terminada la prueba, a las 14.45, tuvo lugar en la Marine Parade de Brighton el desfile tradicional de los coches veteranos, por esa avenida marítima por donde en un tiempo pasearon, en amena plática, Jorge Brummell, el rey de los dandies, y el príncipe regente (Jorge IV), a quien se lo llamaba "el primer gentleman de Europa".



LUCAS SERVICE ARGENTINA S.R.L.

UNA NUEVA FUENTE DE REPUESTOS PARA AUTOMOVILISTAS

Nace una organización para la venta de productos importados de marcas famosas y productos nacionales de prestigio reconocido! Instalada en la localidad de Florida, Pcia. de Buenos Aires, se dedicará a la venta de los productos de

GIRLING LTD.
Birmingham - Inglaterra
Fabricantes de equipos de freno y amortiguación

JOSEPH LUCAS LTD.
Birmingham - Inglaterra
Fabricantes de equipos eléctricos para automotores

CAV LTD.
London - Inglaterra
Fabricantes de equipos de inyección diesel y eléctricos para vehículos pesados

MARTIN, AMATO & CIA. S.A.I.C.
Productos INDIEL
Fabricantes de arranques, dinamos y reguladores para la industria automotor Argentina

TEM - LUCAS S.A.I.C. y F.
Fabricantes de equipos de encendido Lucas y de Frenos Girling para la industria automotor Argentina

SOLO PRODUCTOS DE GENUINA CALIDAD

LUCAS SERVICE ARGENTINA S.R.L.

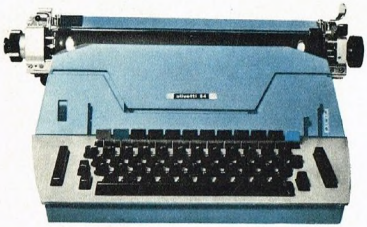
V. VERGARA 3367 T.E. 740-8127
FLORIDA F.C.G.B.M.

Para cualquier información que Vd. desee le invitamos a escribir a esta dirección.

La nueva máquina de escribir eléctrica

olivetti 84

La Olivetti 84 es una máquina nueva en su forma; nueva, por la acentuada funcionalidad de los mecanismos electroimpresores que permiten una perfecta uniformidad de pulsación e impecable nitidez de escritura, tanto en el original como en las copias; excepcional, por la robustez de su estructura; ejemplar, por la esmeradísima selección de sus materiales. Es un modelo fundamental de máquina eléctrica que se recomienda a las oficinas y despachos profesionales como elemento de modernismo y eficacia, como instrumento ideal para un trabajo intenso y contínuo, destinado a satisfacer el doble requisito de la cantidad y calidad. Es una máquina para trabajar mucho y bien.



Olivetti Argentina S.A.
Buenos Aires

Excursiones a los LAGOS ARGENTINOS y CHILENOS

ORGANIZADAS POR EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

EXCURSION Nº 1

DURACION 12 DIAS

1er. día: Salida de Buenos Aires en tren desde la estación Constitución.
2º día: En viaje.
3er. día: Llegada por la mañana a Bariloche; recepción por nuestro representante y traslado al Hotel.
4º a 10º día: Estada en Bariloche, durante la cual se efectuarán los siguientes paseos:
a) Circuito Chico.
b) Isla Victoria y Bosque de Arrayanes.
c) Cerro Catedral, con ascensión en alambre-carril.
10º día: Traslado a la estación. Embarque en tren.
11º día: En viaje.
12º día: Llegada a Buenos Aires.

EXCURSION Nº 2

DURACION 15 DIAS

1er. día: Salida de Buenos Aires en tren.
2º día: En viaje.
3er. día: Llegada por la mañana a Bariloche; recepción por nuestro representante y traslado al Hotel.
4º a 13º día: Estada en Bariloche, durante la cual se efectuarán los siguientes paseos:
a) Circuito Chico.
b) Isla Victoria y Bosque de Arrayanes.
c) Cerro Catedral, con ascensión en alambre-carril.
d) Puerto Blest y Laguna Frías.
13º día: Traslado a la estación. Embarque en tren.
14º día: En viaje.
15º día: Llegada a Buenos Aires.

EXCURSION Nº 3

DURACION 20 DIAS

1er. día: Salida de Buenos Aires en tren.
2º día: En viaje.
3er. día: Llegada por la mañana a Bariloche; recepción por nuestro representante y traslado al Hotel.
4º a 18º día: Estada en Bariloche, durante la cual se efectuarán los siguientes paseos:
a) Circuito Chico.
b) Isla Victoria y Bosque de Arrayanes.
c) Cerro Catedral con ascensión en alambre-carril.
d) Puerto Blest y Laguna Frías.
e) Ventisqueros del Tronador y Cascada Alerces.
f) Circuito Grande.
18º día: Traslado a la estación. Embarque en tren.
19º día: En viaje.
20º día: Llegada a Buenos Aires.

EXCURSION Nº 4

DURACION 14 DIAS

1er. día: Salida de Buenos Aires en tren.
2º día: En viaje.
3er. día: Llegada por la mañana a Bariloche; recepción por nuestro representante y traslado al Hotel.
4º a 8º día: Estada en Bariloche, durante la cual se efectuarán los siguientes paseos:
a) Circuito Chico.
b) Isla Victoria y Bosque de Arrayanes.
8º día: Salida en lancha de Bariloche a Puerto Blest. Almuerzo en el restaurante de Puerto Blest. Traslado de Puerto Blest a Puerto Alegre en ómnibus. Travesía del Lago Frías desde Puerto Alegre a Puerto Frías en lancha. Desde Puerto Frías hasta Peulla (Chile) en ómnibus. Cena y alojamiento en el Hotel Peulla.
9º día: Traslado desde el Hotel al muelle en ómnibus. Travesía del Lago de Todos los Santos hasta Petrohué. Almuerzo en Petrohué. Después del almuerzo, en ómnibus desde Petrohué a Puerto Varas. Recepción, cena y alojamiento en el Hotel.
10º día: Traslado a la estación y salida en tren hacia Santiago.
11º día: Llegada a Santiago. Recepción y traslado al Hotel.
12º día: En Santiago. Día libre. Visita de la ciudad.
13º día: Traslado a la estación. Embarque en tren.
14º día: Llegada a Buenos Aires por la noche.

EXCURSION Nº 5

DURACION 18 DIAS

1er. día: Salida de Buenos Aires en tren.
2º día: En viaje.
3er. día: Llegada por la mañana a Bariloche; recepción por nuestro representante y traslado al Hotel.
4º a 8º día: Estada en Bariloche, durante la cual se efectuarán las siguientes excursiones:
a) Circuito Chico.
b) Isla Victoria y Arrayanes.
c) Circuito Grande.
8º día: Salida en lancha de Bariloche a Puerto Blest. Almuerzo en el restaurante de Puerto Blest. Traslado de Puerto Blest a Puerto Alegre en ómnibus. Travesía del Lago Frías desde Puerto Alegre a Puerto Frías en lancha. Desde Puerto Frías hasta Peulla (Chile) en ómnibus. Cena y alojamiento en el Hotel Peulla.
9º día: Traslado desde el Hotel al muelle en ómnibus. Travesía del Lago de Todos los Santos hasta Petrohué. Almuerzo en Petrohué. Después del almuerzo, en ómnibus desde Petrohué a Puerto Varas. Recepción, cena y alojamiento en el Hotel.
10º día: Traslado a la estación y salida en tren hacia Santiago.
11º día: Llegada a Santiago. Recepción y traslado al Hotel. Día libre en Santiago.
12º día: En Santiago. Visita de la ciudad.
13º día: Traslado a la estación. En tren a Viña del Mar. Llegada. Recepción y traslado al Hotel.
13º a 17º día: En Viña del Mar. Días libres.
17º día: Traslado a la estación y salida en tren hacia Buenos Aires
18º día: Llegada a Buenos Aires por la noche

NOTA:
Consúltenos para viajes por vía aérea y excursiones por más días de estadía, vía Zapala y San Martín de Los Andes.

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
Viajes y Turismo -- Casa Central 1º P.
Avda. Libertador General San Martín 1850, T. E. 83-6061.

DETRAS DEL VOLANTE

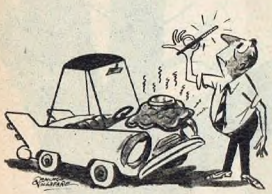
BUENOS CONSEJOS PARA MEJORES AUTOMOVILISTAS

Por CARLOS BENEDETTO

Para AUTOCLUB - Ilustró VILLAFAÑE

HABLANDO del verano y de temperaturas altas: no se asuste cuando la aguja de su termómetro avanza hasta llegar a los 90 grados centígrados. Es la temperatura ideal para el motor, puesto que todo lo que sea por debajo de los 80 le quita rendimiento, fuerza. Para funcionar bien, el motor tiene que tener una temperatura que oscile entre los 80 y los 90 grados Celsius.

No haga deducciones, por otra



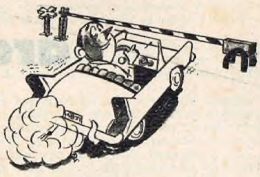
parte, cuando acaba de detener la marcha del motor. En tales casos, la temperatura del agua sufre súbitamente un alza de 20 grados o más, debido a que el líquido refrigerante dentro del block toma temperatura indebida: no hay circulación de agua, ni el radiador entra en función, de modo que al detener el motor la temperatura del agua aumenta, sin que ello signifique señal de peligro ni nada por el estilo.

* * *

Esto de detener el motor... bueno, es capítulo aparte.

Muchos automovilistas, al detener su coche frente a una barrera de ferrocarril cerrada o en otro lugar donde, presumiblemente habrá que esperar por espacio de algunos pocos minutos, aprovechan para parar su motor. "Para que no se gaste", dicen unos. "Para ahorrar nafta", dicen otros. "No le hace bien girar en ralentí", opinan los terceros.

Nada más desacertado que todo esto. Nada peor para el motor que



detenerlo y hacerlo arrancar de nuevo.

Por de pronto, estamos con que lo que más daña al motor y lo que más acorta su tiempo útil de vida, es la operación de arranque: el aceite está abajo, todo está frío, y hasta que todo se lubrica y se calienta pasan valiosos segundos.

En tales circunstancias es cuando el motor sufre más que en cualquier otro momento. Corrobora lo dicho por nosotros que los automóviles de alquiler de Buenos Aires, cuyos motores trabajan todo el día sin interrupción, necesitan su primer ajuste o cambio de aros después de haber recorrido el doble de la distancia que los automóviles particulares de la misma marca o modelo. Es que los taxímetros sufren un solo arranque en frío por día. Este es todo el secreto.

Lo peor, entonces, que le puede hacer al motor, cuando el coche está esperando unos pocos minutos, es detener su marcha y hacerlo arrancar de nuevo. Se agota la batería, se perjudica el motor, y no se ahorra nada de nafta o de aceite.

Lástima que tan pésima costumbre sea tan difundida. Acaso aprendamos con el tiempo a manejar y cuidar de nuestro automóvil mejor.

* * *

Un capítulo importante es el de los automóviles con motor refrigerado por aire. No es lo mismo un coche refrigerado por agua que uno enfriado por el medio ambiente. Son dos conceptos distintos, y también debe ser diferente la manera de conducir.

Desde los días en que prevalecían en nuestras calles los automóviles norteamericanos, nuestros automovilistas están acostumbrados a andar por el centro y todas partes en tercera. Aquellos mastodontes tenían un toque y una fuerza tan formidables que no hacía falta cambiar.

Pero una cosa es un automóvil de Detroit, y otra, muy distinta, un coche europeo. En especial, hay que cuidar los automóviles refrigerados por aire, tan generosos en su rendimiento, pero un tanto delicados cuando no se los trata debidamente.

La mayoría de los propietarios de tales automóviles (NSU, Volkswagen, De Carlo, etc.) cometen el grave error de recorrer las calles con el motor regulado, vale decir: andan a 30 km/h. en cuarta velocidad, que equivale a un régimen del motor de 1.200 ó 1.500 revoluciones por minuto.

Lo importante es que el motor refrigerado por aire trabaje siempre a régimen elevado. Solamente así recibe de la turbina el chorro de aire necesario para su propia refrigeración. En cambio, recalienta cuando se lo hace funcionar a bajo régimen, puesto que el calor no se disipa.

LOS MEJORES PREFIEREN LO MEJOR

J. SANTIAGO L. SAIGOS

también usa Amortiguadores

GIAMMAR

tipo FORD HOUIDAILLE

UNA GARANTIA DE SOLIDA CALIDAD EN SU VEHICULO

PICK UP, FORD, CHEVROLET, STUDEBAKER, DODGE, FARGO O UNIDAD IKA.

De producción nacional con válvulas a resorte de acción y media y doble acción, iguales a los originales. Su mecánico los conoce.

GIAMMAR

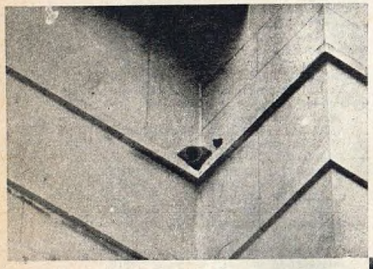
TODO PARA LA SUSPENSION

VIAMONTE 1635 42-4236/4957

EL HORNERO

es un arquitecto gaucho que trabaja en la ciudad

Por
CIRIACO DIAZ
Para AUTOCLUB



El teleobjetivo de la cámara fotográfica nos acerca la imagen de este hornero construyendo su nido en lo alto de una cornisa, en el frente de la Facultad de Derecho de Buenos Aires. La fotografía fue obtenida en los primeros días de agosto y diez días después, la cámara registra el mismo nido ya concluído. Hacia la derecha de la obra terminada, el feliz constructor.

NUESTRO hornero (Furnario rufus rufus) es un pájaro común también en la ciudad de Buenos Aires, aunque esta afirmación pueda parecer exagerada para muchos porteños que nunca miran al cielo o jamás se detienen en una plaza cualquiera a observar lo que allí sucede. Los más observadores saben que es una afirmación verdadera; saben que, en cualquier parque o plaza y aun en algunos edificios céntricos, proliferan los nidos de barro de este arquitecto gaucho, o lo que es más singular: las parejas de horneros que pueblan la Plaza de Mayo, levantan todos los años algún nido al amparo de la blanca Pirámide, que es como levantarlo en el corazón de la Patria misma.

Cuando escribíamos estas líneas, una breve recorrida por algunas plazas céntricas y de la zona de Recoleta, Museo de Bellas Artes, Facultad de Derecho y sus adyacencias, nos permitió observar nuevamente el renovado brío de innumerables parejas de horneros, preparando los albergues para las futuras crías y aprovechando así las primeras lluvias luego de una larga sequía.

Después del gorrión (Passor domesticus domesticus) y de las palomas (Columba livia), que tienen abrumadora superioridad cuantitativa, es el hornero el pájaro ciudadano por excelencia. Y su ciudadanía es más auténtica que la de aquellos,

La jornada de intenso trabajo llega a su fin. El "arquitecto gaucho", que es también albañil, ha terminado su casa. Ahora, mientras descansa satisfecho, se alisa el plumaje un tanto desordenado y sucio por los continuos viajes y el contacto con el barro fresco. La fotografía fue obtenida en un árbol próximo al Museo de Bellas Artes.

porque tanto el gorrión como las palomas de Buenos Aires son pájaros de origen europeo, perfectamente adaptados a nuestro medio y compañeros inseparables del argentino en casi todas las latitudes del país, pero pájaros gringos al fin. (1).

Nuestro arquitecto gaucho

Al hornero no lo trajo nadie, ni nunca debió venir a la ciudad. Fue la ciudad la que creció en la pampa donde el pajarito estaba desde siempre, y aunque el asfalto le restó paja y barro para su nido, él se quedó en los parques y en los canteros de las plazas y siguió construyendo su casa con la austeridad

(1) Según el ornitólogo José A. Pereyra, el gorrión fue "importado de Europa, en la época del presidente Sarmiento, por un suizo-alemán, el señor Bieckert, que fue fabricante de cerveza, y que, según referencias, al no querer pagar ciertos derechos aduaneros, soltó en el puerto de Buenos Aires unos cuantos que había traído de su país".

propia de un reublicano auténtico, lo mismo en el alero de un rancho que en la cornisa de un edificio.

Quizá su plumaje, poco atrayente, contribuya a que el hornero pase inadvertido para muchos habitantes de la ciudad. Su andar es elegante y su figura esbelta, pero el hornero viste con sencillez. Pardo, con cuello y cola rojiza, garganta blanca, pecho pardo claro y vientre blancuzco: "lleva siempre un poco viejo / su traje aseado y sencillo, / que, con tanto hacer ladrillo, / se le habrá puesto bermejo", según escribió Leopoldo Lugones.

Su alimento principal lo constituyen lombrices, larvas y algunas frutas. Si vive en la proximidad del hombre suele comer restos de alimentos en los gallineros o en los depósitos de residuos. No es muy aficionado al vuelo y busca su alimento caminando.

Pero la característica fundamental de este pajarito argentino es, sin duda, la construcción de su nido, que tiene cierta afinidad con los hornos tradicionales de nuestra campaña, y es de allí de donde le viene la denominación vulgar de hornero.

Mucho se ha hablado sobre la rara habilidad de este arquitecto gaucho, y también se ha creado una leyenda en torno a él, por eso conviene distinguir lo tradicionalmente atribuido de lo científicamente comprobado. He oído decir en nuestra campaña, por ejemplo, que el hornero, como los cristianos, descansa el día domingo luego de trabajar durante toda la semana. Respecto a esto, y con todo el sentimiento que representa contribuir al desprestigio de una teoría tan simpática como antigua, confieso que lo he visto trabajar activamente en la construcción de su casa en días domingo, así como también lo he visto holgar despreocupadamente otros días hábiles.

También se ha sostenido con mayor fundamento, que el hornero orienta siempre la puerta de su casa en dirección contraria al sector de donde provienen los vientos fríos. Creo que esto también es falso. Observaciones en innumerables nidos, en el campo y en la ciudad, me permiten afirmar que el hornero orienta su nido indistintamente, sin mostrar preferencia por ningún punto cardinal. Contribuyen a solidificar esta opinión los numerosos nidos que se construyen en las colas de los molinos, que verían necesariamente de posición. Lo mismo con respecto a la puerta de entrada, la que se ubica indistintamente a la derecha o la izquierda del frente del nido.

Solamente utiliza el pico

El hornero comienza a construir su nido aprovechando el barro fresco, generalmente después de las lluvias. Su primera tarea, ya en compañía de la hembra, consiste en la elección del lugar donde levantarán la casa, trabajando siempre ambos. Los lugares que utiliza son muy variados; puede ser un árbol, un poste, una tranquera, un molino, una máquina abandonada, o una cornisa en la ciudad; se los ha visto construir también sobre una osamenta en el suelo, o superpuesto sobre otro nido de horneros y, excepcionalmente, tres, uno encima de otro, al estilo de la moderna propiedad horizontal.

El señor Eduardo C. Harper, vio y fotografió, en 1932, un nido de hornero ubicado sobre el eje giratorio de la rueda de un molino de la estancia San Eduardo, estación Pradere (FCO), en la provincia de Buenos Aires. Este nido estaba ubicado justamente sobre la maza y entre los rayos de la rueda, de manera que giraba constantemente junto con la rueda, quedando así repetidamente con el techo para abajo. Lo más curioso del caso es que el molino nunca estuvo muchos días sin marchar, y los horneros reanudaban su construcción en cuanto se cerraba el molino, y dejaba de dar vueltas. Una vez terminado el nido, el hornero lo ocupaba sólo cuando el molino no trabajaba. Otra dificultad para los pajaritos es que el nido no quedaba siempre en la misma posición, aunque generalmente, debido a la resistencia de la bomba, la rueda para en el mismo punto. Es difícil pensar que en esas circunstancias los pájaros hayan podido depositar sus huevos y procrear. El señor Harper cuenta que durante una fuerte tormenta el molino quedó abierto y el nido se vino abajo, no hallando restos de huevos ni de crías.

Otro caso, aunque no tan curioso como el precedente, observó el ornitólogo José A. Pereyra, en Zelaya, provincia de Buenos Aires: dentro de un hoyo, donde se sacó un hormiguero, un hornero construyó su nido y crió allí los pichones; el nido estaba adosado a las paredes laterales del hoyo, y su parte superior quedaba por debajo del nivel del terreno. Al crecer los pastos sólo quedó visible la boca de entrada.

Una vez escogido el lugar, comienza la construcción, para lo cual los horneros realizan innumerables viajes trayendo barro con el pico. Y con el pico construyen íntegramente su casa, no utilizando las patas ni las alas, como algunos pensaron. Realiza primero el basamento, luego levanta las paredes que van formando la cúpula y por último construye el tabique que separa las dos cámaras que componen el nido y termina en la abertura de entrada.

Cuando construye la cúpula trabaja desde adentro frente a lo que será la pared posterior, y al realizar la última parte, el tabique, se ubica mirando hacia afuera.

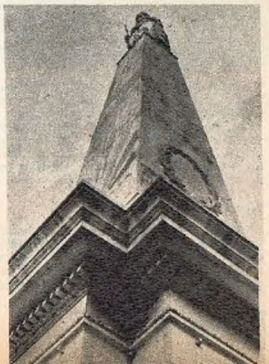
El hornero trabaja y canta

El tiempo que tarda en construir el nido varía según las circunstancias le sean favorables o no; lo común es que tarde alrededor de doce días. Con el barro suele mezclar cerdas, pelos, paja y, en algunas oportunidades, bosta de vaca. La "cámara nupcial" es acondicionada especialmente una vez concluido el horno, con paja y plumas, de manera que resulte blanda y caliente. Allí la hembra deposita 4 huevos de cáscara blanca, lisa y sin lustre, cuya dimensión aproximada es de 30 mm. por 22 mm.; la forma de estos huevos puede variar desde piriforme hasta ovalada.

El nido le sirve al hornero una sola vez; es rigurosamente cierto que en materia de vivienda no compra,

Los horneros han concluido ya el basamento y la cúpula de su casa, falta ahora la última etapa: el tabique interior que dividirá el nido en dos cámaras y determinará la abertura de acceso. La fotografía fue tomada en Plaza Francia.

Las parejas de horneros que pueblan la Plaza de Mayo construyen todos los años algún nido en la Pirámide.



CORDOBA EN LOS PAISAJES DE FERNANDO FADER

Por
JOSE MARTORELL

Para AUTOCLUB

AL evocar a Córdoba desde AUTOCLUB, no sólo lo hacemos por la reminiscencia de la vida colonial de su docta Universidad, con ilustres varones que la animaron y la animan desde sus claustros de romántica vida estudiantil, por la vetustez de su arquitectura jesuítica, tan tipificada en su hermosa Catedral matriz, cuya réplica de Alta Gracia hecha por un lego nos emociona, como también el escuchar todo ese conjunto de campanarios que a la hora del amanecer y del Angelus, nos dicen el mensaje monacal y cristiano de manos en actitud de oración.

Y eso no sería todo si no se repitiera en cada una de las villas y aldeas, de valles, sierras y hondonadas, ese algo de embrujo que complementa, con sus pobladores, el turismo argentino y extranjero que llega allí en busca de recreaciones sedantes para el cuerpo y el espíritu, razón por la que Córdoba está tan adentrada en el corazón de los argentinos y en el recuerdo de tantas vacaciones que siempre nos hablan de afectos y de romances inolvidables que allí nacen al diapasón de su naturaleza incomparable.

Claro que junto con esta conjunción en el cuadro está también la Córdoba pujante y moderna de los aviones, los tractores, las fábricas y los automóviles, que convierten a la ciudad nueva en el centro de una industria que se proyecta como una realidad y un futuro para el país.

Orgullo nacional es la ciudad rumorosa de enjambres ciudadanos, que con su edificación moderna, con sus parques, sus museos, sus avenidas, sus lugares históricos, nos anuncia lo que nos prometen las sierras grandes y las chicas, que tan bien han descrito los poetas, novelistas y pintores que le han dedicado cantos, telas y libros que la inmortalizan en la proyección de su historia física, ciudadana y montañesa.

Homenaje a un artista

Pero hoy esta nota tiende a demostrar y exaltar la valoración de un homenaje a quien sirvió dignamente al país, mostrándole al pueblo y a los artistas lo que puede una voluntad heroica al servicio de una vocación orientada y que vivió con disciplina y con fe

"lejos de toda ciudad, libre de contagios y de palabras de círculo o de escuela".

Aprovecho la oportunidad, al recordar la figura y la obra del maestro desaparecido, para interpretar el sentir de todos y poder hablar sobre su paleta mágica de pintor, mostrando cuál es el paisaje argentino que Fernando Fader creara. Sí, sobre el paisaje nativo que él creó, porque como muy bien se ha dicho, "la naturaleza imita al arte".

Creo que a pesar del sentido metafórico de esta sutil afirmación, el exquisito poeta y escritor inglés está en la verdad.

Aunque la naturaleza sea preexistente y la realidad literal es que Dios hizo las cosas con anticipación, para recreación de la mujer y del hombre, fue indispensable que produjera, en momento determinado, el instrumento psíquico y emocional que captara la onda emotiva y telúrica del paisaje y de quien lo habita, para que éste, a su vez, en ficción o en realidad, objetivara la expresión anímica, plástica o pictórica, de un estado de eternidad al que hace parecérsele y que recién entonces muestra al espíritu menos sensible o más unilateralizado.

Fue indispensable que el Dante escribiera la "Divina Comedia" para que supiéramos cuáles son los círculos del Infierno; que Cervantes nos creara a Sancho y a Don Quijote para poderlos percibir en la vida real y cotidiana; que Shakespeare, Víctor Hugo y Kipling nos crearan personajes inmortales para que los sintiésemos constantemente como hermanos nuestros.

Que Miguel Angel subiera sobre los andamios de San Pedro para que viéramos el mundo creado por segunda vez. Que Leonardo, el divino, dibujara la sonrisa enigmática de la mujer del Giocondo, para que la posteridad quedase desde entonces preocupada por su intención.

Que Sarmiento nos describa el baqueano, o el gaucho cantor, para que los veamos en todas las fiestas de pueblo, en las pulperías, los boliches y el trabajo de la campaña, en la que Güiraldes ha fijado con mano maestra la estampa de Don Segundo, para que conozcamos así, el trashumar del resero de nuestra vida rural, cuyos tipos y figuras están magistralmente estereotipados en el "Martín Fierro".

Y por último, que los grandes poetas nos hayan exaltado los sublimes amores de las grandes mujeres, con sus grandes amadores, para que podamos sentirnos autores de poemas inmortales, fijados en las expresiones, las figuras y los ojos que han pintado, también, Goya, Rafael, Rubens, El Ticiano, Romero de Torres o Velázquez.

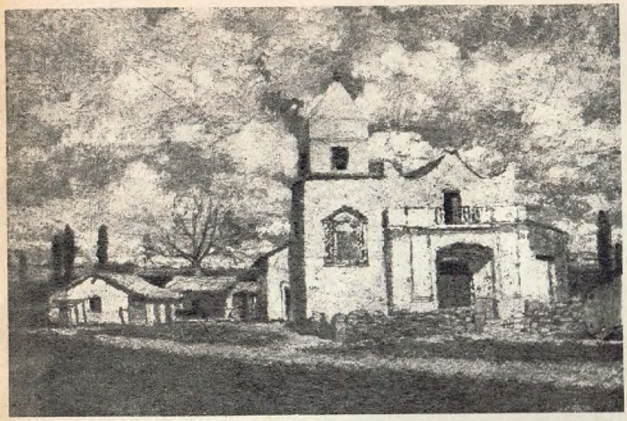
Honra del arte nacional

Es por todas esas mismas circunstancias que Fernando Fader honra al arte nacional, y su labor debe ser considerada como uno de los valores espirituales más significativos de América, por haber creado la pintura argentina más representativa.

Por ello lo señalamos a la admiración pública como

"Mañana triste", óleo sobre tela pintado por Fader en 1927 y adquirida dos años después por la Comisión Nacional de Bellas Artes en la muestra individual efectuada por el artista en esa fecha.

En esta tela de Fernando Fader, titulada por su autor "El corral de las cabras" y pintada en 1926, el extraordinario artista de Ischilín muestra su total y personal dominio de la forma, de la composición y la luz.



La humilde belleza del paisaje ha sido exaltada en esta obra del discípulo de Zügel creada en la población cordobesa de Pocho. Exuberante de forma y de color, es una exaltación vital de la tierra.

un descubridor del paisaje argentino y de la faena rural montañesa.

Para situarlo, habrá que ir al génesis de la creación, donde podrá encontrarse su grandiosidad formal, que escapa a toda dialéctica y a la misma erudición de la mayoría de sus críticos y comentaristas.

Eso significa la obra de Fader, en su envoltura exuberante de forma y de color y en su exaltación vital de la tierra.

El solitario de Ischilín

No es el caso, en este instante, de averiguar si como discípulo de Zügel pudo tener alguna influencia del pintor alemán, o si, impresionado por la forma técnica de interpretación de los revolucionarios impresionistas franceses del aire libre, tenga alguna reminiscencia de esos maestros, sobre todo en la forma de apreciar el problema de la luz que tan bien había de aprovechar el artista nuestro.

Lo importante es que el solitario de Ischilín, desde su atalaya de Corral de Piedra, crea una obra auténticamente nacional y genuinamente nuestra, por el mejor sentido interpretativo del interior argentino en su sierra cordobesa, donde los hombres pareciera que quisieran vivir más.

Lo indica la observación serena y razonada de esa obra magnífica, creada para deleite del mundo interior y para mostrar que no todo debe ser materia pura; plasmada por un artista prócer, desde su soledad en la montaña, en esa montaña de espinillos, chañares, molles, talas y algarrobos que él había elegido tan certeramente para fijarla enjundiosamente en su forma y en su coloración, en su trabajar campesino, en el sopor de sus siestas serranas, en sus auroras alegres, en sus atardeceres tristes y en sus noches serenas. En la policromía deslumbrante de sus tierras, cielos, piedras y aguas, y en la interpretación de sus mieses y regadíos, en la representación profunda de su atmósfera diáfana y, sobre todo, como él quería, en su soledad, en su silencio original, lograda con un concepto de visionario y de precursor.

Véanse, si no, las vibraciones sutiles a que llega su paleta mágica de pintor, en la diversidad infinita de matices, tonos y semitonos, envueltos en forma casi laberíntica, donde es imposible indagar el origen de su pincelada.

Obsérvese la sinfonía de la "Vida de un día", "La primavera", con la figura donosa de esa serranita que abre un nuevo cauce a la acequia, junto a sus durazneros en flor y "La mazamorra", "En el corral", "Cruzando la loma", "La reja", y "En el potrero", para comprender la profunda sugestión de pobreza que tiene la tierra pero que, como diría Lorca, "no es la pobreza sórdida y hambrienta sino la bienaventurada, simple y humilde como el pan moreno".

Confesión del pintor

Para comprenderlo mejor y percibir como él mismo la ha gustado, oigámosle cuando dice: "la naturaleza no se entrega de inmediato y el paisaje no sólo se ve sino que también se conoce". "Para mis cuadros, me he dedicado durante años a conocer el medio". "Así como la luz no es la misma en todos los lugares, así todos los elementos cambian de color y expresión". "Antes de pintar la tierra, la he arado; más de una vez he interrumpido mi trabajo de pintor para tomar el arado y removerla."

Hermosas palabras que revelan el contenido espiritual de esa obra y el fondo filosófico de donde ella emerge, en ese contacto casi místico, en esa actitud semiascética,

(Continúa en la página 112)

Alejado por innato sentimiento natural de cualquier sofisticación de "élite", Fader ha volcado en este cuadro, "La mazamorra", toda su inspiración de pintor-poeta.

EL PRESTIGIO SE NUTRE EN LAS FUENTES MAS DIVERSAS

EN el número 11 de la edición española de la prestigiosa revista "Scala Internacional", editada en Alemania Occidental, se publica un interesante comentario, bajo el título de "Prestigio", que por la universalidad de sus conceptos y lo que nos atañe a nosotros como colectividad, hemos creído interesante reproducir íntegramente.

El editorial de la referencia dice así:

"Hay personas que menean la cabeza al pensar que los teatros son subvencionados con fondos públicos, o que la administración municipal de una ciudad importante se desprende de una suma de dinero para adquirir una pintura de Holbein. Y hasta se comenta críticamente, ya sea en voz alta, ya para el propio capote, el que le ofrezca una paga de divo a un director de orquesta, que hará posible arrancar éxitos inusitados a la sinfónica municipal. Los críticos opinan que con tales fondos públicos, derrochados de tal forma, se podría muy bien y mejor ampliar un hospital o levantar un nuevo grupo escolar. Jamás podrá ser dilucidada la cuestión de qué es lo verdaderamente necesario y qué es únicamente agradable y embellecedor. ¿Qué es necesario para un país, para una ciudad y la población? A primera vista, la respuesta es casi palpable. La adquisición de un nuevo equipo de rayos X para la clínica parece ser más perentoria que el nombramiento de un nuevo director artístico para el teatro municipal. Pero sería revelar miras muy estrechas el entender la idea de lo necesario con una cerrazón tal, que se limitara a la cuestión moliente de considerar lo que produce beneficios más inmediatos. ¿No es mucho mejor, por el contrario, considerar que el prestigio cultural que se gana un país representa a la larga un acrecentamiento asimismo moral y, a la postre, también material? La consideración de que una nación goza o que un pueblo se ha conquistado se alimenta de las fuentes más diversas. Holanda es hoy, pese al derrumbamiento de su potencia extrínseca, la gran nación de siempre a los ojos del mundo, porque es la tierra de los grandes pintores. Un Rembrandt sigue dando esplendor y gloria a su país, donde él, tan desafortunado y preocupado vivió. El mejor ejemplo que patentiza los frutos palpables de carácter político y económico que acompañan siempre a las proezas artísticas y las hazañas culturales lo constituye Fracia. ¡Cuantísimos caprichos le han sido ya disculpados a este país, por la única razón de que sus pintores han creado cuadros tan maravillosos, porque sus escritores han redactado páginas tan grandiosas, y hasta porque sus mujeres saben vestirse con elegancia tal y porque de la preparación, en sí prosaica, de los alimentos, han sabido allí elaborar un verdadero arte culinario!

Se encontrarán en el mundo entero sin cesar nuevos amigos, porque logran despertar en la vida humana valores que, ciertamente, a primera vista, no ofrecen una escuela de beneficios prácticos, pero que, sin embargo, se acreditan finalmente como el beneficio más grandioso de la vida toda. Porque el prestigio no consiste en hacerse temer, porque se es fuerte y decidido para emplear la propia fuerza; consiste más bien en hacerse querer y admirar, porque —ya sea fuerte o débil— la vida de cada individuo halla modo de enriquecerse mediante una dedicación decidida a lo bello, a lo espiritualmente grande".

UN "AUXILIO MAS". — Como complemento del sistema de atención mecánica implantado por el A.C.A. en la ruta nacional Nº 2, que une la Capital Federal con los centros balnearios, hasta Miramar, la empresa FIAT ha incorporado siete modernas unidades que recorrerán constantemente aquélla durante toda la temporada para auxiliar a los asociados del Club, cualquiera sea la marca de su coche. La foto muestra a directivos de ambas entidades, momentos antes de la partida de los vehículos.

EN LA PISTA...
El sol, la tierra y la fuerza del viento no resecan el cabello de este corredor. Glostora lo protege y mantiene dócil...

...Y DESPUES...
Después de la carrera, otra vez Glostora y su cabello lucirá bien peinado... ¡durante todo el día!

Glostora mantiene

EL CABELLO BIEN CUIDADO TODO EL DIA!

Sus finísimos componentes vivificantes y embellecedores, suavizan y asientan naturalmente el cabello, otorgándole una permanente apariencia de recién peinado.

Así asegura Glostora su éxito personal en todo momento! A Ud. le agradará su varonil y persistente perfume... *(y también a ellas!)*

Su cabello refleja su cuidado

Péinese con

Glostora

el fijador del éxito!

Por Tierras de GUATEMALA

EL VIAJE A "EL SIN IGUAL" SUPERA TODA FANTASIA

Por E. Z. Para AUTOCLUB

HEMOS trepado al cerro de Manchén en la serenidad rutilante, todo plata y añil, de una mañana de sol. A nuestros pies la Antigua Guatemala, hoy casi desierta, duerme el sueño, varias veces centenario, de sus recuerdos. Un reposo y una melancolía de museo perfuman las calles solitarias, abiertas entre construcciones de planta baja, pobres y humildes, como arrodilladas. Hay en la ciudad, reiteradamente castigada por implacables terremotos, tal que un miedo a vivir. Este pesimismo es heredado; lo recibe de sus ruinas gloriosas: son los muros caídos, las bóvedas rotas y los solemnes patios claustrales, invadidos por la maleza, de San Francisco, de la Catedral, de San Agustín, de la Iglesia de Belén y de otros muchos palacios y conventos, lo que impregna de nostalgia la vieja metrópoli. Es un aroma de renunciamiento, un "de profundis" sin palabras, que sumerge a los antigueños en una honda paz triste.

Lejos, entre la quietud verde del valle Panchoy —nombre que en el antiguo dialecto cachiquel significa "laguna seca"— y el clarísimo celeste, ondulan los flancos del volcán de Agua, al que los indios precolombinos denominaron poéticamente "Solitario" —Qahol Yuyú— y también "Sin Igual". Alto, de más de tres mil setecientos metros, sus laderas dibujan un cono perfecto, un seno virginal que, cuando levanta su enormidad cerúlea sobre la palidez azulanca del anochecer, adquiere un gesto humano y heroico que ocupa totalmente el horizonte. Y si su cresta o fastigio se pierde tras algún nubarrón negro, entonces adquiere la apariencia misteriosa de un taumaturgo o de un viejo dios dormido. Y si asoma su cima por sobre una franja de nubes blancas, ingrave como un boa de plumas, tendrá una expresión de mujer coqueta. El volcán atrae. Desde su lejanía su grandeza nos llama, y yo, que deseo conocerle, siento que los ojos, primero, y luego el espíritu, buscador de emociones, me arrastra a él.

En esta excursión me acompaña Salvador Escalón; un estudiante peruano, inteligente, alto y flaco, en cuyo rostro macilento, casi lampiño todavía, espejean unos lentes. Llegada la noche, víspera del viaje, Escalón y yo nos disponemos a cenar asistidos por don Gabino, el dueño del hotel; un español, de ojos astutos, que fue soldado y ejerció diversos oficios hasta dar en el de hospedero.

—Pero, ¿de veras están ustedes bien resueltos a subir mañana al volcán? —pregunta.

Desde que llegué a Guatemala no hubo guatemalteco que, después de celebrarme la hermosura del Sin Igual, no terminase su jaculatoria aconsejándome "no subir" sin adoptar ciertas precauciones. Don Gabino toma la palabra.

—Si quieren ustedes presenciar, desde la cumbre, el orto del sol, han de salir de aquí a la nochecita, para Santa María, una aldea de cuatro casas y una ermita mal agarradas a las faldas del volcán. En Santa María descansan hasta la una de la madrugada, y... ¡arriba!...

Escalón desea saber si en Santa María hallaremos camas. Nuestro informante se echa a reír.

—¿Camas? —repite—. ¡Usted sueña!... Ni camas, ni habitación. Si duermen, tendrá que ser al aire libre.

—¿Y habrá buenos guías? —pregunto.

Mueve la cabeza, escéptico.

—¿Guías?... Tal vez. No hay indio que, para ganarse unos pesos, no jure conocer la montaña. Pero, luego, a medio camino, le dice: "Patroncito, no sé más, yo no paso de aquí...".

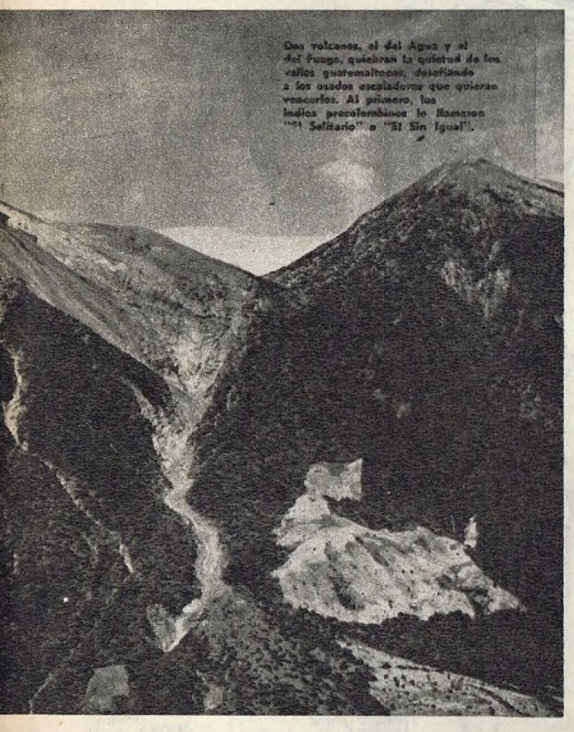
Don Gabino nos habla del estrecho camino de herradura que serpea entre la montaña y el abismo; del frío y de la rarificación del aire que di-

Esta fotografía nos muestra un aspecto parcial del estado actual, del convento de la Merced, en la zona antigua de la pintoresca y extraña Guatemala, a la que se refiere el contenido de esta nota.

ficultan la vida en el cráter, y de que son muchos los viajeros que, no pudiendo resistir tan fuerte depresión atmosférica, sangran por la nariz y los oídos. También evoca el drama de unos turistas alemanes acuchillados por unos indios brujos. Don Gabino se enardece; a don Gabino le han asegurado que en el Sin Igual hay tigres...

como constelaciones, en la vastedad tenebrosa del campo.

A prima noche llegamos a donde íbamos, y en terminando una cena, demasiado frugal, quizás, pero aderezada con el aliño de un apetito caníbalesco, nos echamos a dormir. Hemos apagado la luz, pero ni Escalón ni yo tenemos sueño. Transcurren unos minutos... De improviso



Dos volcanes, el del Agua y el del Fuego, quebran la quietud de los valles guatemaltecos, desafiando a los osados escaladores que quieran vencerlos. Al primero, los indios precolombinos lo llamaron "El Solitario" o "El Sin Igual".

Predica en desierto. Al otro día, mediada la tarde, Escalón y yo subimos al cochecillo que ha de dejarnos en Santa María. Las cuatro mulas, que componen el tiro, atacan una cansadora cuesta arriba. El mayoral, de pie en el pescante, las acucia con la tralla y la voz. En corto tiempo hemos subido mucho. Hace frío y advertimos que, casi de repente, el espacio se ha inundado de estrellas y de luces el valle; son los faroles de La Antigua, de Santa Lucía, de San Bartolomé, de Mixo... diseminados,

la casa se estremece; gimen las vigas, la puerta cruje. Durante segundos, bajo nosotros y a nuestro alrededor, todo ha temblado. Fue como un escalofrío de la Tierra; como si la madre Tierra hubiera suspirado. Enciendo una vela. A Escalón, que se acostó con lentes puestos, los ojos le relucen de un modo extraordinario. Estamos ligeramente asustados, pero nos esforzamos en parecer tranquilos. Un momento después otro temblor, más violento, abrió una grieta en la blancura indecisa de una pared. Luego, nada; el silencio enorme del agro, roto, a intervalos, por el clarinear con que los gallos ahuyentan el maleficio de la medianoche.

A la una de la madrugada, sin que nadie nos llame, salimos al soportal, donde varios indios se ocupan en enjaezar nuestras cabalgaduras. No hay tiempo que perder y, sin desayunarnos, jineteamos. El guía va adelante, a pie, con un machete desvainado en la mano; le seguimos Escalón y yo, a lomo de mula, y detrás cuatro indios, también a pie, con las municiones de boca. Todos van descalzos y llevan sobre el pecho, sostenido por la correa que sujeta la mochila, un machete cuya hoja reluce inquietamente bajo la tímida claridad astral.

El camino asciende en pendiente durísima y al borde siempre de la sima, por momentos más honda, más llena de procelosas atracciones, según parece que vamos escapando de ella. No hay luna, lo que da al firmamento una trascendencia severa y profunda. A intervalos un bólido, tal que un diamante, raya el maravilloso cristal celeste. A ratos también y por entre el bosque vislumbramos estrellas que, mostrándose y escondiéndose, simulan luciérnagas. Y pienso: "¿Serán esos los ojos de los tigres con que trató de asustarnos la melodramática fantasía de don Gabino?".

Al llegar a cierto paraje, peligroso, sin duda, los indios encienden las antorchas de que van provistos, y fue entonces, al claror de aquellas luminarias primitivas, cuando comprendí la verdadera expresión de sus ojos oscuros, buidos, incurablemente tristes en la humildad de los semblantes cetrinos, escuálidos y famélicos; hambrientos, sí, con un hambre de muchas generaciones; hambre de piedad, de justicia y de pan. Porque no es la raza negra, sino la india, la más desventurada del mundo.

Tras un breve descanso reanudamos la marcha. Nadie hablaba. De cuando en cuando, para cerciorarse de que íbamos todos, el guía gritaba:

—¡Pachín-scho-ualé!...

Lo que quiere decir: "¿Dónde van"?... Y otras veces: "Jam-baley"!... Que equivale a preguntar: "¿Vamos todos?"... Y, uno tras otro, nuestros cuatro seguidores contestaban, con idéntica cadencia musical: "¡Jam-baley!"... "¡Jam-baley!"... "¡Jam-baley!"... "¡Jam-baley!"... La voz del primero era alegre; la del segundo sonaba triste, parecía cansada; la del tercero venía de muy lejos; la voz del último, resonando allá abajo, a más de diez metros de profundidad, nos daba la idea de la considerable altura en que estábamos.

La caravana prosigue, tenaz, la ruda ascensión. Por momentos el aire es más sutil y más gélido. Un silencio absoluto, que parece descender de las estrellas, el infinito silencio de las cumbres, nos rodea; y en aquel

(Continúa en la página 103)

SAN JOSE DE FLORES

Por RODOLFO M. TABOADA

Para AUTOCLUB
Ilustró E. BIANCO

¡OH, la sugestión de las palabras!...

Le nombran a usted el barrio de Palermo, así, a secas, y usted asocia automáticamente ese nombre a la estatua de Garibaldi, el Jardín Zoológico y el Hipódromo Nacional. Pero dicen, en cambio, *San Benito de Palermo*, y, también automáticamente, se colorea en su imaginación una estampa federal, con la imagen de Rosas tomando mate a la sombra de una higuera y, por supuesto, a Manuelita rogándole el indulto de algún salvaje unitario.

Exactamente lo mismo ocurre con el barrio de Flores. Enunciado así, con el nombre de todos los días, Flores se nos presenta como un barrio más, entre los muchos que ha solfeado la musa canyengue. Pero nos dicen, en cambio, *San José de Flores*, y la cosa cambia radicalmente. El barrio aludido cobra entonces los rosados matices de una estampa tolerablemente rococó. Y lo que entramos a evocar son sus quinientas calles arboladas, sus jardines con palmeras, sus balcones recatados; al tiempo que nos trepa por la sangre la honesta melancolía de los pianos que se deshojan en el crepúsculo.

* * *

San José de Flores disfruta de un prestigio romántico que todos los porteños, sin distinción de barrios, le reconocemos respetuosamente. La mayoría de nosotros ignora a la perfección las causas de tal prestigio. Pero lo aceptamos con carácter dogmático. De la misma manera que aceptamos, dogmáticamente, el pintoresquismo del Riachuelo y las esencias folklóricas del asado con cuero.

Considero probable que buena parte de ese prestigio romántico responda a la muy noble e infatigable propaganda poética de Fernández Moreno. Vate exquisito que supo cantar con voz privilegiada los íntimos encantos de su barrio bienamado. Fernández Moreno glorificó de tal suerte las excelencias de San José de Flores, que cuando leemos aquello de los "*¡Setenta balcones y ninguna flor!*", creemos vislumbrar un brulote indirecto a todos los barrios

de Buenos Aires que no se llaman San José de Flores.

* * *

Hemos rozado, al pasar, el rasgo diferencial de los pianos de Flores. Detengámosnos brevemente sobre ese detalle para consignar que, si bien es cierto que aún sobreviven pianos domésticos en todos los rincones del mapa ciudadano, no es menos cierto que los pianos suenan de un modo peculiarísimo en el barrio de Flores.

Hay que escucharlos al anochecer. Cuando el crepúsculo comienza a encender el perfume de las magnolias y los jazmines. Y hay que escucharlos, sin otra cosa que hacer, enhebrando, sin prisa y sin pausa, esas calles de Flores que aún permanecen desesperadamente aferradas al honesto romanticismo del fin de siglo.

Esos pianos, que se adivinan detrás de las celosías entonadas, suenan —aunque parezca paradójico— deliciosamente mal. Suficientemente mal como para que sepamos los transeúntes que son mujeres las que tocan. Jóvenes mujeres —pensamos— que han heredado de sus abuelas dos cosas sumamente importantes: el piano y la costumbre de morirse de amor, un ratito todas las tardes, a la hora del crepúsculo.

* * *

Otro dogma convencional que compartimos todos los porteños, es aquél según el cual el barrio de Flores produce las adolescentes más hermosas de todo Buenos Aires.

Esa creencia, sumada a la solera romántica de San José de Flores, nos impone el saludable convencimiento de que ése es el barrio ideal para tener una novia. Y de manera especial, una de esas novias maravillosamente perfectas con las que uno no se casa jamás. Condición precisa e indispensable para que siga siendo, en el recuerdo, maravillosamente perfecta.

UNA ACLARACION

En la edición Nº 8 de AUTOCLUB (pág. 32), bajo el título "Dos distinciones para el A. C. A.", informamos a los lectores que el mismo había sido designado agente oficial para la promoción de ventas de **pasajes** para las olimpiadas a realizarse en Insbruck y en Tokio en 1964. Aclaramos que se trata de un error. La designación recaída sobre el A. C. A. es la de agente oficial para la venta de **entradas** a los referidos juegos olímpicos.

Mantenga sus frenos en óptimas condiciones. Hágalos revisar periódicamente y exija que le coloquen Flúido WAGNER LOCKHEED con el que se obtiene funcionamiento perfecto en cualquier ambiente, a cualquier temperatura y bajo las más rigurosas condiciones de trabajo. Brinda lubricación adecuada y neutralización de acidez y humedad evitando la corrosión en el sistema de frenos.

EXIJA FLUIDO

Wagner Lockheed

MARCAS REGISTRADAS

PRESTIGIO MUNDIAL EN FRENOS HIDRAULICOS

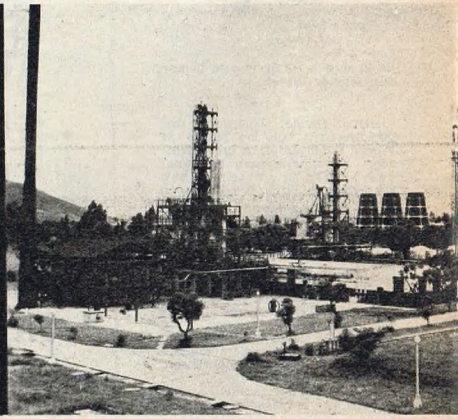
Fabricado por FARLOC ARGENTINA S.A. en su establecimiento de J. L. Suárez (Prov. de Bs. As.) bajo licencia exclusiva y control técnico de Wagner Electric Corp. U.S.A.

Turismo e Historia

CHACHAPOYAS y la victoria de BELGRANO en SALTA

Por
CARLOS G. ROMERO SOSA
Para AUTOCLUB

A las puertas mismas de la tradicional ciudad de Salta —tanto a la vera del camino carretero y línea férrea que vienen desde San Salvador de Jujuy, cuanto también a las vías de comunicación que confluyen desde la provincia de Tucumán—, a los pies de los cerros del naciente, se extiende la Villa de Chachapoyas (o Chachapollas), con sus casas modernas y con las numerosas dependencias de la destilería de petróleo: fuente de trabajo y orgullo de la ciudad. Paraje especialísimo para excursiones automovilísticas de circunvalación por los alrededores salteños, sirve de telón de fondo —a poca distancia— la pétrea y volcánica corteza de los cerros, que lucen el sayal franciscanista, típico del paisaje, que se presenta luminoso, bajo un cielo límpido y mineral.



Hace sólo cosa de veinte años —cuando comenzaron a realizarse los trabajos para instalar la hoy floreciente destilería—, la comarca era lugar intransitable: verdadera maraña a las puertas de la ciudad, tal como ocurre, por similitud, en otras regiones de clima parecido, en Venezuela especialmente. Por eso, entre las piedras y bajo la propia selva "chachapoyense", proliferaban distintas alimañas, especialmente ofidios, que llenaban de terror; que originaron más de una leyenda folklórica; y que pusieron en jaque a toda la legión de pájaros "de pintados colores", entre los cuales se contaba una avecilla serrana, del tipo de la gallareta, pero de patas y pico rojo y plumón verde oscuro o tornasolado, ave ésta a la que se llama "chachapoya".

Posible origen del nombre

¿Ha intervenido para algo esta avecilla en el arraigo del topónimo? Creo que no. Y fundo el aserto en el hecho de que "chachapoya" no es una designación geográfica privativa de la provincia de Salta, por una parte; y también en la circunstancia de que, hasta en Cafayate y en otras regiones de la provincia, según me informan personas conocedoras del medio salteño —como en el caso del doctor José Manuel del Campo, presidente del Centro de Residentes Salteños "General Güemes", en Buenos Aires— solían verse, hasta hace años, "chachapollas" de vistoso plumaje.

Sea de todo ello lo que se quiera, Chachapoya es, evidentemente, un topónimo de arraigo americano, como que, en el Perú incásico, cerca de Cajamarca, en CHACHAPUYAS o CHACHAPOLLAS, libró batalla el emperador Tupac Yupanky en contra de otros indígenas alzados, todo ello antes de la conquista hispana, según se lee en la obra que, con el título de "Resumen Histórico de los Emperadores del Perú", publicaron en Lima —en 1750— los afamados estudiosos don Jorge Juan y don Antonio de Ulloa.

Pese a esta referencia documentada y a la incuestionable oriundez del vocablo quichua, la quebrada de Salta debe su nombre a otra razón simplista. Selva intransitada, integró la llamada "Merced de las Siancas" adjudicada a los conquistadores. De ella, al subdividirse la propiedad en el siglo XVII, su primer propietario vino a resultar ser un personaje de escasa importancia, cuyo nombre se registra en viejas escrituras como FRANCISCO CHACHAPOLLAS (sic). Por eso, en razón de propiedad, las tierras adquiridas y subdivididas por Francisco Chachapollas comenzaron a ser designadas, en forma genérica, con el genitivo de "tierras de Chachapollas" o meramente como "Chachapollas" y "Chachapoyas", según surge de la confrontación de los estudios, sobre títulos de propiedad inmobiliaria en la provincia de Salta, en la época virreynal, publicados por el historiador Atilio Cornejo. Por otra

parte, de acuerdo con mis investigaciones, aquel vecino de apellido Chachapollas era un español americano. Así, en otros documentos contemporáneos a su actuación —independientes de los que Cornejo ha tenido en sus manos—, figura como **Francisco Ximénez de Chachapollas**, razón que me hace suponer que su segundo apellido —hoy topónimo salteño— era un puro gentilicio y que, por lo mismo, el individuo provendría, acaso, de la ya nombrada Chachapollas, Chachapullas o Chachapuyas peruana, usando el gentilicio con el fin de poder diferenciarse de otro Francisco Ximénez, que hubiese podido ser oriundo de Huamanga, de Trujillo, de Lima o de Potosí.

Quiénes fueron sus propietarios

Aclarada así la causa del nombre de la quebrada Chachapoyas, suscintamente —basándome en las referencias de Cornejo— señalaré que Ximénez de Chachapollas vende estas tierras a su suegro, don Bartolomé Ronco de Carbajal. Este, a su vez, lo hace al después feudatario de la región, general don Agustín Martínez de Iriarte. Y después, a mediados del siglo XVIII, por vía sucesoria de este último, las tierras de Chachapollas lucen en la hijuela de la bisnieta del general Martínez de Iriarte, doña Rosa de Escobar Castellanos y Cabrera, la esposa del gobernador del Tucumán y conquistador del Gran Chaco, brigadier general don Juan Victorio Martínez de Tineo, ciudad donde falleció y donde sus restos fueron sepultados en el hoy ya inexistente templo viejo de La Merced.

Pues bien, a fines del siglo XVIII, esa propiedad salteña de Chachapollas quedó en poder de una de las hijas del gobernador Tineo, doña Bárbara de Tineo y Castellanos, la esposa del coronel don Pedro José de Saravia y Arias Velázquez (Caballero Cruzado de la Real Orden de Carlos III), patriota denodado, hijo y descendiente de varias generaciones salteñas y uno de los primeros en adherir a la Causa de Mayo y después heroico colaborador de Martín Güemes.

José Apolinario, "El Chocolate"

Don Pedro José de Saravia y Arias Velázquez fue padre del después famoso capitán José Apolinario Saravia, apodado "El Chocolate" por el color moreno de su piel, demostrativa de la lejana oriundez arábica de su linaje, entroncado en América con la sangre mestiza de los descendientes de Iraila, en la Asunción.

José Apolinario, joven distinguido de la aristocracia salteña de solera, estudió en Buenos Aires, en el Colegio de San Carlos. Compañero de estudios de Bernardino Rivadavia, es tradición salteña que a él transmitía, en la ciudad virreynal, sus noticias de la tierra lejana, hablándole tanto de la "Hacienda de los Castañares" —en las vecindades de la riente "Chachapollas"—, como también de "La Lagunilla", la estancia rural en cuya casona de la hacienda moraban los Quiróz y Arias Velázquez, sus próximos parientes.

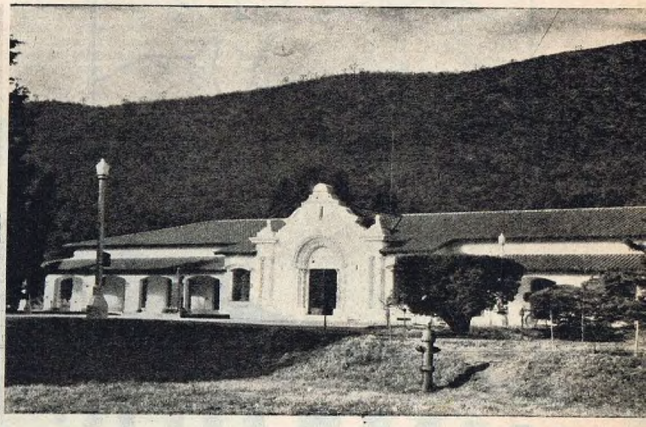
Criado en Castañares, en pleno contacto con la naturaleza, la quebrada chachapoyense no tuvo secretos para el después famoso guerrero don Apolinario, decidido miembro del Ejército de Belgrano, en 1813. En su infancia, por ejemplo, había recorrido palmo a palmo toda la región, incluso aquellos estrechos senderos por los cuales sólo acostumbraban transitar los rebaños de ovejas, en la agreste fronda, inculta todavía para el hombre y espléndida en árboles y arbustos que formaban un bosque impenetrable.

Un plan que se cumple

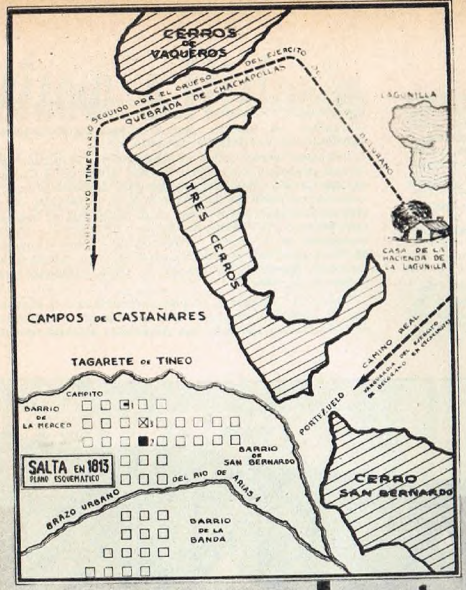
El capitán Saravia aprovechó de sus conocimientos y sirvió eficazmente a Belgrano, en febrero de 1813. Luego de la batalla de Tucumán, el creador de la bandera se aprestó a penetrar en la ciudad de Salta, pues se proponía proseguir su lucha contra el español, procurando vencerlo en el propio reducto donde el limeño general Pío Tristán —que obedecía al comando realista del Alto Perú— era el dueño de la plaza militar de Salta.

Pero el plan intentado por Belgrano aparecía sumamente difícil y hasta irrealizable, porque todos los caminos estaban prácticamente guarnecidos poderosamente y vigilados por las tropas de Tristán. Por eso, cuando en la mañana del día 20 de febrero, desde el balcón que fue de la casa de los descendientes del conquistador don Fran-

Vista general de la planta industrial de Chachapoyas, con sus caminos para automotores, tal como se los divisa a las puertas mismas de la ciudad de Salta.



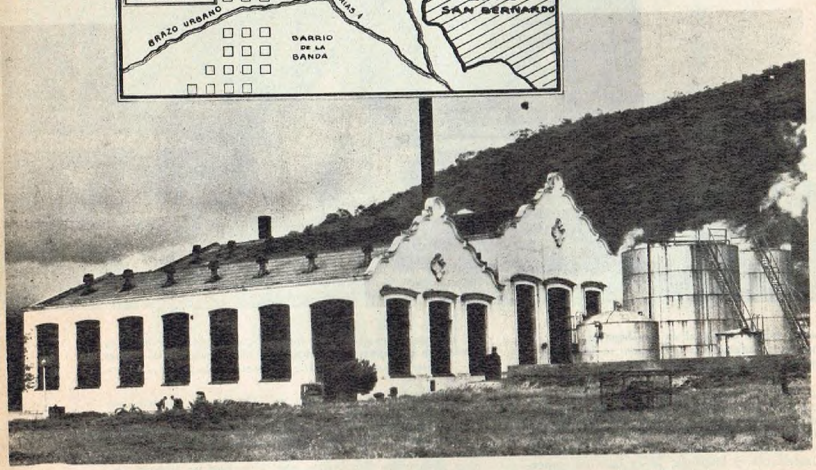
Uno de los contrafuertes serranos que delimitan la histórica y turística quebrada de Chachapoyas. Al pie, una de las típicas construcciones de la edificación edilicia de tipo "colonial".



1 - Casa de los descendientes de Francisco de Aguirre, desde donde el general Pío Tristán divisó, azorado, el avance de las tropas de Belgrano, que penetraron por un camino estratégico.
2 - Edificio del Cabildo.
3 - Plaza.
4 - Brazo urbano de río que después se desvió y que hoy no existe.

permitiese aparecer, intempestivamente, en la planicie de Castañares, cerrando como en una llave la ciudad de Salta.

Y eso fue lo que hizo Belgrano, en la noche del 19 de febrero, viniendo a dormir en la casa de Castañares, después de dejar "La Lagunilla", en el Camino Real, internándose y atravesando la boscosa Quebrada de Chachapoyas, precisamente porque el capitán Apolinario Saravia —basándose en su pericia—, sirvió de muy eficaz baqueano a sus compatriotas, conduciéndolos por un antiguo camino intransitado, del que los españoles, dueños de Salta en ese instante, ni siquiera sospechaban su existencia.



Un ángulo de Chachapoyas, la quebrada estratégica urbanizada desde hace veinte años. Desde mucho antes, la mano del hombre taló y redujo a pasto la antes frondosa y ubérrima vegetación boscosa, incluso en el cerro contiguo.

cisco de Aguirre (solar donde hoy se levanta el Banco de la Nación Argentina), el catalejo del general Tristán divisó, sorprendido, la presencia que le resultó inexplicable del ejército patriota en los campos salteños de Castañares, no pudo saber cómo había logrado el jefe patriota efectuar su incursión tan inesperada, por lo cual, con marcado fastidio, el propio Tristán dijo aquello de: **"¡Ni pájaros que fueran!"**, frase que después también Güemes hizo suya, cuando en 1821 las fuerzas del Barbaracho penetraron en Salta por la otra zona estratégica de la Quebrada de los Yacones, tomando la revancha de lo ocurrido en 1813.

Pero, ¿cómo pudo penetrar el ejército de Belgrano hasta Salta, estando clausuradas las entradas a la ciudad, en el llamado Camino del Portezuelo o Camino Real, verdadero paso obligado? Solamente era posible realizar esa proeza atravesando alguna quebrada estratégica y desconocida, que

Un gran triunfo militar

Así, mientras un flanco del ejército de Belgrano despistaba dando el frente y efectuando escaramuzas a la vera de la casa de "La Lagunilla", en el Camino Real, la casi totalidad de la tropa emprendió su marcha hacia Salta por Chachapollas, la quebrada totalmente escondida que nace a la espalda de la nombrada Hacienda de Quiroz. El relato está en las obras de los cronistas e historiadores salteños: desde

Mariano Zorregüieta y Juan Martín Leguizamón, en el siglo pasado, hasta Francisco Centeno y Ernesto M. Aráoz, en la actualidad, pasando también por la "Historia de Güemes y de Salta", del eminente doctor Bernardo Frías. Además, toda la historiografía belgraniana basada en las "Memorias Póstumas" del general Paz o en la "Historia de Belgrano", por Mitre, documenta el suceso.

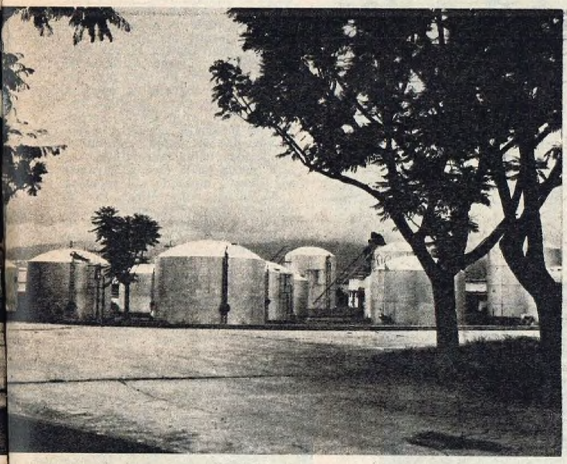
Y es sabido al presente, a través de numerosos testimonios, que don José Apolinario Saravia, vestido de leñatero, efectuó una previa y diligente acción de buceo por la ciudad, tanto para captar y poder transmitir impresiones a Belgrano como para tomar contacto con los patriotas de dicha zona urbana.

Reproduzco, sin embargo, como complemento del relato de Frías y de los interesantes aportes de Francisco Centeno, concordantes tradiciones salteñas que he recogido tanto de labios del doctor David Saravia Castro, en Salta, como de la señorita Rosa Pardo Ormaechea Saravia, en Buenos Aires. Según estas versiones, uno de los oficiales del ejército realista preguntó al fingido leñatero mestizo desde dónde venía, requisitoria a la cual éste, que había seguido la ruta del Camino Real conocido, contestó:

—De ande hay' ser, po... De justito "La Lagunilla", ande están peliando mi capitán y donde mi'he de volver, pa' servir a usté y al Rey Nuestro Señor.

Tales palabras le valieron como el mejor salvoconducto. Se lo creyó hombre inofensivo. Nadie se preocupó de él. Y así, Apolinario Saravia, con sus burritos, después de cumplir su cometido, volvió por el camino del Portezuelo; llegó a "La Lagunilla"; conversó largamente con Belgrano y, por la noche, dirigió la expedición invasora por Chachapoya.

Así, Apolinario Saravia, pudo favorecer eficazmente al éxito de la gloriosa batalla del 20 de febrero de 1813, tanto como activo informante, cuanto como baqueano guiador. Por eso, a partir de entonces, sus comprovincianos alternaron el nombre de "El Chocolate" —que le daban siempre— con el simpático y cariñoso apodo de "Chachapoyas Saravia", constituyendo algo así como un verdadero timbre de honor. Parejo a la de "Chocolate" corrió lo de "Chachapoyas" para honrar una memoria prócer y también, sin duda, como homenaje merecido hacia aquella quebrada estratégica, de emotivo sentir histórico: a la Chachapoyas que, hasta hoy, pese a la inmensa transformación sufrida, despierta la curiosidad y el cariño del turista, por cuanto es lugar histórico, integrante del escenario en el cual, en 1813, se movió el glorioso Ejército del Norte, al mando de Belgrano, en la epopeya de la Libertad, cuyo sesquicentenario se conmemora en este 20 de febrero de 1963.



Algunos ejemplares de la vegetación tropical de Chachapoyas. Es el único recuerdo que subsiste de la Chachapoya histórica, teatro del paso del ejército del general Belgrano, en 1813.

RESTAURANT
RETIRO
F. N. G. B. MITRE
COMO EN LOS BUENOS TIEMPOS

BAJO LA DIRECCION DE SU CONCESIONARIO
ALE GAIAD
PRESENTA:
- RESTAURANT A LA CARTA DE PRIMERISIMA CATEGORIA.
- COCINA INTERNACIONAL, dirigida por el señor F. Aguilera, ex jefe de cocina del Alvear Palace Hotel.
- WHISKERIA Y BAR dirigida por un prestigioso barman.
- SALON PARA BANQUETES (Salón Azul).

PRECIOS RAZONABLES
ABIERTO PERMANENTEMENTE
CORTES DEFERENCIA Y MODERNISIMO CONFORT
BAR - CONFITERIA
GRILL AMERICANO "AUTOSERVICE"
Av. MAIPU 1348
T. E. 31 - 5621

Acapulco, "show"

Por ALBA PICASSO
para AUTOCLUB

El sombrero de hojas de palmera, un moderno dos piezas; pero sobre la arena ardiente no hay quien pueda caminar con elegancia.

EL sol ilumina el espectáculo, el mar aporta la música, la escenografía la componen cielo, mar y plantas y, por fin, el elemento humano hace a la vez de actor y público. Tal es la síntesis de una playa común a nuestros ojos, con las diferencias marcadas por la cantidad de asistentes o el fondo arquitectónico.

Pero el transporte de tal placer veraniego al ambiente de Acapulco lo transforma todo, y allá pensamos que hemos desembarcado en la isla ideal, el soñado rincón, quizá el paraíso perdido.

Sol y mar repiten el rol acostumbrado a lo largo de todas las costas, pero con un afán poco común. La escenografía es, más que barroca, preciosista: un cielo descaradamente azul, cerros verdes, hoteles lujosos y la más prodigiosa variedad de plantas y flores ciñendo esta bahía maravillosa.

Y puesta ya la escena, vayamos al "show", montado sin retaceos.

Ni carpas antiestéticas, ni colchonetas desteñidas; sombrillas de ramas de palmeras y esteras de junco para tenderse sobre la arena luminosa.

Y vendedores ambulantes que ofrecen bebidas hechas con ginebra y jugo de coco en las mismas calabazas, bocados deliciosos, he-

Un fondo arquitectónico actual, plantas y flores enroscadas sobre el cerro, mar verde, y el vendedor de ponchos poniendo más calor... como si hiciera falta.

tropical

lados de frutas tropicales, adornos de conchillas, "souvenirs" de madera, sombreros increíbles, corales blancos, y constantemente músicos, guitarras y tambores echando al aire perfumado de flores y de mar, la cadencia y el encanto de la música mexicana, que aún suena dentro de nosotros en el retorno y nos quiere arrastrar allá otra vez, donde inevitablemente volveremos algún día.

No hablaremos de los recursos turísticos jugando en atracción constante y renovada; pero recordamos un paseo en bote de cristal, mientras una fauna marina multicolor nos acompañaba desde el mar verdoso en una travesía que anunciaba la gloria.

Acapulco es caro y está lleno de turistas "snobs"; pero mar, flores, bahía y música desbordan encanto y lo prodigan a la manera deseada por cada uno, en ese fabuloso "show" tropical que la naturaleza presenta sin límites de representaciones en la costa mexicana.

Sombreros de hojas de palmera, muy baratos, frescos, sentadores, y se compran en la misma playa.

Y para completar el ambiente, las guitarras acompañando la melodía mexicana, encantadora, inolvidable.

Ginebra y jugo de coco servido en calabazas. Un copetín tropical para el ambiente de paraíso.

AUTORIDADES DEL A.C.A.

COMISION DIRECTIVA

Presidente:
Dr. César C. Carman
Vicepresidente 1º:
Dr. Horacio C. Rivarola
Vicepresidente 2º:
Ing. Mario L. Negri
Secretario:
Dr. Walter A. Saborido
Prosecretario:
Dr. Plácido Seara
Tesorero:
Sr. Alberto J. Lozes
Protesorero:
Cap. de Navío Ing. Luis M. A. Gianelli
Vocales Titulares:
Dr. Raúl Fernández Aguirre
Sr. Simón Finkelberg
Esc. Enrique F. Ghezzi
Sr. Enrique González Vidal
Dr. Roberto N. Lobos
Dr. Angel Maccarrone
Dr. Luis Pandra
Dr. Adolfo J. Rubinstein
Sr. Marcos Victorica
Esc. Roberto N. Vitale
Vocales Suplentes:
Sr. Héctor Aizpiri
Sr. Mario Camuyrano
Ing. Emilio J. B. Ferro
Sr. Jorge B. Macías
Sr. Roberto A. Poso
Dr. Rodolfo L. Roccatagliata
Sr. Ovidio H. Salgueiro

ASAMBLEA DE DELEGADOS

Presidente:
Dr. Domingo A. Romano
Secretario:
Sr. Alejandro C. Giono Giardino

COMISION FISCALIZADORA DE CUENTAS

Presidente:
Sr. Federico Lajud
Vicepresidente 1º:
Dr. Silvio E. F. Bonardi
Vicepresidente 2º
Dr. Horacio A. Hueyo
Secretario:
Dr. Fernando González Canicova
Vocal Titular:
Sr. Alberto De Ridder
Vocales Suplentes:
Vicecomodoro Gustavo J. Tornquist
Sr. Jorge Alvarez Tronge

TRIBUNAL DE HONOR

Presidente:
Dr. José Canasi
Secretario:
Dr. Enrique Sojo
Vocales Titulares:
Sr. Joaquín Daniel Amoedo
Dr. Manuel Rawson Paz
Dr. Ricardo A. Bassi
Srta. Gisele Shaw
Vocales Suplentes:
Dr. Roberto López Novillo
Dr. Manuel Rodríguez Ocampo

NOTICIARIO GRAFICO DE LAS ACTIVIDADES DEL A. C. A.

En sencilla pero emotiva ceremonia, el presidente del A.C.A., Dr. César C. Carman, hace entrega de una plaqueta recordatoria al Ing. Antonio U. Vilar profesional que tuvo a su cargo el proyecto y dirección de obra de la sede social de la Entidad.

Los representantes de ALPI reciben de manos del doctor César C. Carman el cheque correspondiente a la colecta realizada en el Club con el objeto de contribuir a los elevados fines de dicha entidad benéfica. Presencian la escena el Ing. Mario L. Negri y el Dr. Walter A. Saborido, vicepresidente 2º y secretario del A.C.A., respectivamente.

En el acto de toma de posesión de las instalaciones de la propiedad de Ministro Bryn 635, adquirida con el fin de expandir los servicios societarios, aparecen el presidente del A.C.A., Dr. César C. Carman; el vicepresidente 2º, Ing. Mario L. Negri; el secretario, doctor Walter A. Saborido; el protesorero, capitán de navío Ing. Luis M. A. Gianelli; el vocal, Sr. Héctor Aizpiri; el presidente de la Comisión Fiscalizadora de Cuentas, Sr. Federico Lajud, y el inspector general, Sr. Carlos A. Iribarnegaray.

Las operaciones de seguro realizadas de acuerdo con el convenio suscripto entre el A.C.A. y la Caja Nacional de Ahorro Postal hicieron necesaria la instalación de un teletipo entre ambas entidades. En el acto de inauguración del mismo, el presidente del Club, Dr. César C. Carman, y el de la referida Caja, Sr. Jorge C. Sutton.

CONVOCATORIAS DEL A. C. A.

ASAMBLEA ORDINARIA DE DELEGADOS

EN uso de las atribuciones que le son propias en virtud de lo dispuesto por el artículo 93, inciso a) del Estatuto Social, la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino, (A.C.A.) Asociación Deportiva de Automovilismo, Turismo y Protección Recíproca, convoca a Asamblea Ordinaria de Delegados, a realizarse el día jueves 18 de abril de 1963, a las 18 horas, en la sede central de la entidad, Avenida Libertador General San Martín 1850, Capital, la que tratará el siguiente

ORDEN DEL DIA

1º — Adquisición Lote Nº 1, de Rivadavia 3300, Capital Federal.

2º — Construcción Pabellones Sanitarios Campamentos: San Clemente del Tuyú, Mar de Ajó, Timbúes y Villa Carlos Paz.

3º — Construcción de Estaciones de Servicio mediante convenios con Gobiernos provinciales.

4º — Ampliaciones de Estaciones de Servicio.

5º — Crédito Banco de la Nación Argentina.

6º — Lectura y consideración de la Memoria, Balance General y Cuenta de Gastos y Recursos del ejercicio correspondiente al año 1962, y del informe de la Comisión Fiscalizadora de Cuentas.

7º — Designación de dos señores delegados para firmar el acta.

Buenos Aires, febrero 6 de 1963.

Dr. Walter A. Saborido
Secretario

Dr. César C. Carman
Presidente

COMICIOS ORDINARIOS PARA LA RENOVACION DE AUTORIDADES ESTATUTARIAS

EN uso de las atribuciones que le son propias, en virtud de lo dispuesto por el artículo 111, inciso c) del Estatuto, la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino, (A.C.A.), Asociación Deportiva de Automovilismo, Turismo y Protección Recíproca,

RESUELVE

1º — Convócase a comicios ordinarios para el día jueves 25 de abril de 1963, los que tendrán lugar en la sede central de la entidad, Avenida Libertador General San Martín 1850, Capital, desde las 8 a las 20 horas, a los efectos de elegir:

a) 100 (cien) delegados a Asamblea, titulares y 40 (cuarenta) suplentes, por el término de dos años.
b) 9 (nueve) miembros titulares de Comisión Directiva: 1 (un) presidente, por el término de cuatro años y 8 (ocho) miembros titulares por cuatro años.
c) 8 (ocho) vocales suplentes de Comisión Directiva, por el término de dos años.
d) 5 (cinco) miembros titulares y 3 (tres) suplentes de la Comisión Fiscalizadora de Cuentas, por el término de dos años.

2º — Comuníquese a la Inspección General de Justicia, a sus efectos.

3º — Practíquense las publicaciones que determine el Estatuto Social.

Buenos Aires, febrero 6 de 1963.

Dr. Walter A. Saborido
Secretario

Dr. César C. Carman
Presidente

Comunicado MOLYKOTE

UN NUEVO PRINCIPIO EN LUBRICACION

Muchos usuarios se encuentran desorientados en la que se refiere a cual es la lubricación ideal que reduzca el desgaste de las partes sometidas a fricción de su automóvil. Para tan debatido y complejo problema, se puede llegar a conclusiones interesantes como estas:

Si dos superficies deslizantes pueden separarse por un fluido viscoso de manera que sus asperezas no pueden lograr un contacto directo, se dice que la lubricación es hidrodinámica y por lo tanto no debe producirse ningún desgaste.

Sin embargo, por ejemplo en un motor, la separación completa de las superficies rozantes por medio de películas líquidas de lubricación es prácticamente imposible. Existen invariablemente condiciones de servicio (bajas velocidades de deslizamiento, arranques, paradas, altas cargas, desalineamiento, etc.) que dan origen a la rotura parcial de la película por efectos de la presión, lo cual facilita el desgaste por el contacto directo entre dichas superficies.

Los investigadores ingleses Bowden y Tabor que en Cambridge han averiguado los sucesos de la fricción seca, declaran lo siguiente en virtud de los resultados obtenidos del estudio del motor de cuatro tiempos:

"El resultado primero y más llamativo, consiste en que las superficies del pistón y de la pared del cilindro durante una rotación entera, nunca están separadas por una capa de lubricante continua". Además dicen: "Se observa que la participación de la lubricación hidrodinámica aumenta mucho con la velocidad creciente. De todos modos, incluso a las velocidades más altas, aún ocurre cierta interrupción de la capa líquida".

Si la lubricación hidrodinámica que es considerada el método ideal de lubricación, es imposible de lograr en muchas aplicaciones prácticas, cuál es el mejor método que sigue?

El mejor método consiste en la lubricación dual de líquidos y sólidos. A medida que las presiones de los cojinetes suben o las velocidades deslizantes bajan, la función del líquido está reducida a servir como medio corriente de distribución de calor fricccional (refrigerante) y como portador para llevar los lubricantes sólidos a las areas de presión extrema (vehículo).

Es éste el análisis que ha abierto el camino para el desarrollo de los lubricantes MOLYKOTE a base de disulfuro de molibdeno (MoS_2).

• • •

El disulfuro de molibdeno (MoS_2) es uno de los lubricantes sólidos más eficaces en función de la lubricación marginal y es presentado para distintos usos por Alpha MOLYKOTE Corporation de Stamford Conn. USA. en forma de polvos, pastas, dispersiones, compuestos, etc Además se ha desarrollado una suspensión estable de partículas medidas (0,5 micrones) de disulfuro de molibdeno (MoS_2) en un aceite especial de viscosidad mediana.

Esta suspensión se conoce con la denominación de MOLYKOTE "A" y se agrega a los aceites prescriptos para los motores en una proporción del 2,5 a 3% y a los de las cajas de velocidades y diferenciales en una relación del 5 al 10%.

El disulfuro de molibdeno depositado por medio de esta dispersión en las superficies sometidas a fricción no permite dentro de lo posible, el contacto directo de metal con metal cuando se produce la rotura de la película líquida de la lubricación hidrodinámica.

NO ACEPTE IMITACIONES

Que un lubricante contenga disulfuro de molibdeno no prueba su eficacia. El término "disulfuro de molibdeno" se aplica al mineral y no se refiere a su pureza, estado de descomposición, tamaño de partícula, etc. todo lo cual afecta a sus propiedades funcionales como lubricante. Solo y unicamente el MOLYKOTE "A" está totalmente estabilizado, según la patente federal alemana Nº 1.025.065.

MOLYKOTE®

Envasado en origen USA. - Alemania

Solicítelo en Est. de servicio - Casa de Repuestos - Gomerías etc., o al

Distribuidor en Capital Federal y Gran Buenos Aires:

MARAÑON & CIA. S R.L. Rincón 479 T. E. 48-2041 Capital

Agente Zona Sud: VELOCAR Av. Galicia 388 T. E. 208-1552 Avellaneda

EL *ARTE*, COMO ATRACCION TURISTICA

Por: Emilio Villalba Welsh
Director del Fondo Nacional de las Artes

Para AUTOCLUB

En la medida que se popularizan los viajes internacionales de turismo, va desapareciendo la singularidad de los paisajes. Los típicos panoramas suizos se reproducen —y, a veces, con ventaja— en muchas regiones del Sur argentino y chileno, o en el Canadá. Pasa lo mismo con playas y bosques, con cielos y llanuras, y hasta los hoteles y casinos se repiten en distintos lugares del mundo con abrumadora similitud. Aunque la contemplación de la naturaleza ha sido entusiastamente recomendada por filósofos y poetas, lo cierto es que los paisajes no logran mantener el interés del turista por un tiempo excesivamente largo. Mirar las mismas montañas, los mismos lagos, por más de un par de días, es un ejercicio intelectual relativo. Claro que el viajero que merece su nombre, se interesa igualmente por las personas y las cosas, las costumbres, los modos de hablar, las pequeñas diferencias; lo que acerca a los seres humanos, lo que los hace distintos y, por ello mismo, iguales. Pero el turista no viaja con fines de estudio, sino para entretener su curiosidad y dar esparcimiento al cuerpo y al espíritu.

De ahí que las personas que en cada país tienen por misión atraer las corrientes turísticas para su molino, hayan ya sopesado la caducidad de las bellezas naturales como único tema de interés. Y es así como se establecieron en el mundo moderno los "festivales" de todo orden. Las "fiestas" tienen remotísimos orígenes: bacanales, saturnales, carnavales, olimpiadas y otras mil; y si bien su finalidad, en general, era religiosa y no tenían como propósito atraer turistas, a pesar de ello, el fenómeno turístico se producía.

No es intención enumerar cronológicamente —ni tendría objeto— el florecimiento de los festivales artísticos en diversas ciudades del mundo. Vale la pena recordar la famosa Muestra Bienal de Venecia, los festivales artísticos de Salzburgo, ideados por Max Reinhardt, de Taormina, las representaciones líricas de Wagner, en Bayreuth, los festivales de teatro, como el famoso "Schwedentrunk", de Rotemburgo, o los que se desarrollan en verano en los patios del famoso castillo de Heidelberg, o el de París, llamado el "Thèatre des Nations".

Para no hacer una lista fatigosa —ya que muchas ciudades, pequeñas y grandes, organizan periódicamente distintos festivales de arte—, correspondería agregar a lo anterior la serie interminable de los festivales cinematográficos internacionales, en Cannes, en Venecia, en Moscú, en Berlín, en San Sebastián, en Acapulco y en Mar del Plata.

Tímidamente, se inician en la Argentina algunos intentos de realizar, en algunas de sus ciudades, manifestaciones de orden artístico que superen las dimensiones corrientes, dándoles un alcance interprovincial y aun internacional, como ha sido el caso de algunas muestras pictóricas o de folklore. Hace apenas unos años, Bariloche, con su "camping musical" suscita un interés ascendente, no sólo por las proyecciones de su labor de enseñanza artística, sino, también, por la organización de conciertos al aire libre, en el suntuoso marco de la naturaleza local.

Mendoza, por su parte, viene realizando sin interrupción, desde hace aproximadamente 14 años, su ya tradicional Fiesta de la Vendimia. Ahora, la actual Dirección Provincial de Turismo ha encarado una celebración más ambiciosa que las ya conocidas, reducidas, en general, a elegir reina de la vendimia y festejar el hecho con un espectáculo de contornos grandiosos, a base de bailes y canciones.

La Fiesta de la Vendimia propone, para fines de febrero, un programa comparable a los que en Francia han construido la fama de sus "mayos florentinos". Ha facilitado este

En el escenario majestuoso del macizo andino, el teatro griego de Mendoza, señalado con la flecha, albergará a 25.000 espectadores sentados durante el desarrollo del gran Festival de la Vendimia.

nuevo enfoque la muy oportuna y sensata rehabilitación del Teatro Griego del Cerro de la Gloria, monumental anfiteatro edificado en las estribaciones de la cordillera de los Andes, con capacidad para 25 mil espectadores sentados y posibilidad de ubicar en los cerros circundantes 50 mil más.

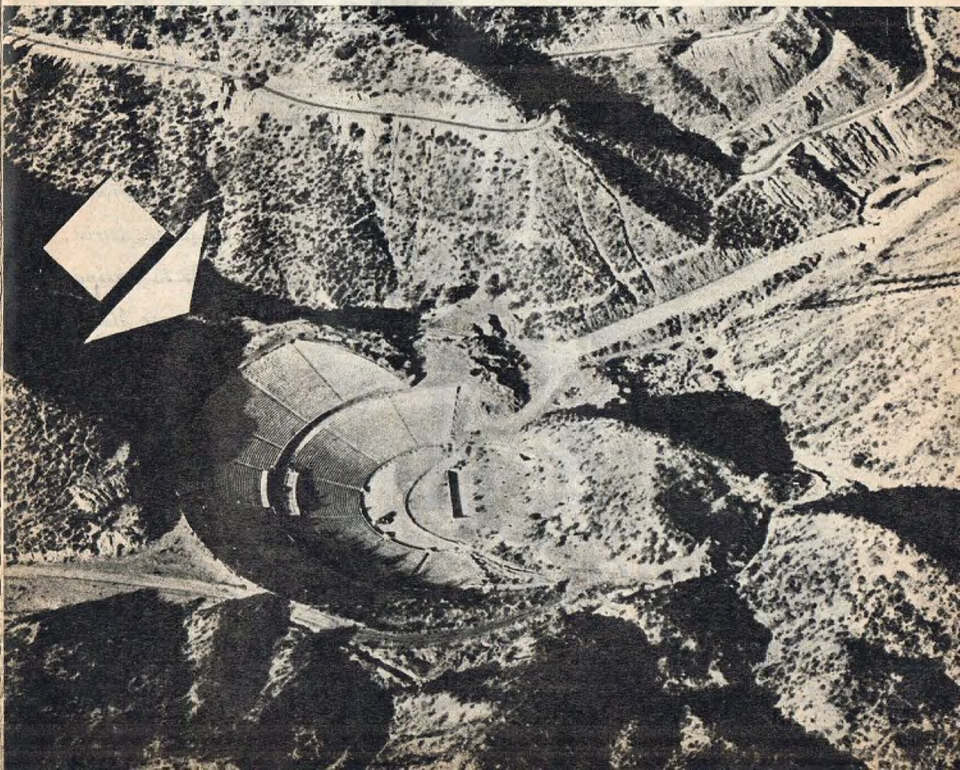
Este magnífico Teatro Griego, orgullo de América, fue construido hará cosa de 12 años por el arquitecto Daniel Ramos Correa, y salvo una representación del ballet del Teatro Colón, en el año 1950, nunca sirvió a sus fines naturales, y el tiempo venía haciendo su habitual obra destructora. Esta incomprensible desidia ha terminado, con la decisión de las actuales autoridades de destinar el Teatro Griego como escenario permanente de la Fiesta de la Vendimia y de los espectáculos que se ofrecerán sin interrupción en el curso de casi un mes, sin precedentes en el país.

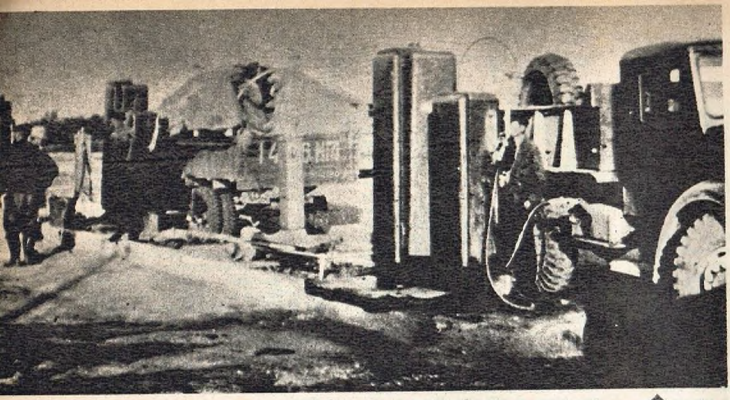
Si los planes anunciados por la Dirección Provincial de Turismo de la provincia de Mendoza se cumplen en la forma prevista, esa ciudad cuyana ofrecerá un Festival del Teatro Clásico que constituirá, de por sí, la mayor atracción turística de la temporada. Existe el proyecto de montar, con el despliegue espectacular de masas que permite —y exige— un escenario de 60 metros de embocadura, un ciclo de teatro que incluiría, en principio, a "Numancia", la más perfecta obra teatral de Miguel de Cervantes, con la participación del elenco oficial del Teatro Rivera Indarte, de Córdoba, y sucesivamente, como adhesión al centenario de Lope de Vega, se ofrecerá "Fuenteovejuna", por el mismo elenco que la representó en Buenos Aires, y "El Caballero de Olmedo", por el elenco del Teatro Cervantes, y "La dama boba", con la dirección de Oreste Caviglia. El teatro nacional tendría su representación con la obra de Ponferrada, "El carnaval del diablo"; y los espectáculos teatrales se alternarían con la actuación de los ballets del Teatro Colón y del de Joaquín Pérez Fernández.

Hasta los niños tendrían su parte en esta fiesta, con el teatro de Roberto Aulés o las "Canciones para mirar", de María Elena Walsh y Leda Valladares.

La Orquesta Sinfónica de la Universidad Nacional de Cuyo ofrecerá conciertos acordes con su notoria calidad, y simultáneamente disputarán la atención del turista la Muestra Internacional del Cine de Cortometraje, la Feria del Libro, los grandes bailes populares y la Fiesta Náutica, en el hermoso lago del Parque, con un desfile de balsas ornamentadas, conduciendo a las reinas regionales de la vendimia.

Paisaje, aire puro, sol, buen vino y arte del mejor: he aquí una fórmula excelente para hacer de muchos lugares de este país, centros de concentración turística internacional.





Lo que vemos en esta foto es una de las tres estaciones de servicio, con un viejo surtidor de nafta, que la viajera argentina halló en su itinerario por la Rusia soviética.

Una MUJER AR

La Sra. Aldao de Speroni nos cuenta sus impresiones de viaje, detrás de la cortina de hierro

Por
JAIME
G. FONT
Para AUTOCLUB

La señora de Speroni que nos refiere impresiones de un viaje que acaba de hacer a Rusia, aparece aquí frente a la iglesia de San Basilio, en Moscú.

En Kalinin, este ciudadano soviético está observando la cartelera de una sala de espectáculos en la que se anuncia el programa cinematográfico del día.

La calles del centro de Leningrado muestran el heterogéneo aspecto que aquí vemos. La gente viste con ropas sencillas y sorprende la presencia de un vendedor de globos frente a una farmacia.

GENTINA en la RUSIA ROJA de hoy

DESDE los más lejanos tiempos de la historia, el ansia de aventura se apoderó del espíritu humano. Viajeros intrépidos, que, cuando no lo eran, trocaban su temor en imaginación para relatarnos mentidas hazañas, marcan el punto de partida del espíritu de aventura. Los mares misteriosos, pese a estar frecuentemente infestados de sanguinarios y desalmados piratas, no eran infranqueables murallas de agua para aquellos a quienes invadía el ansia divina de saber, de conocer y de ver. Con el pasar del tiempo, el constante aumento del índice de confort señaló un fundamental cambio en el paisaje y los itinerarios del viaje. El viajero al estilo de Marco Polo, se transformó en el pintoresco turista sajón, aprovechado por Verne en sus fantásticos relatos.

Hermanados hoy, viajero y turista, en la climatizada cabina de los jets, la travesía hacia los lugares aún no conocidos personalmente por nosotros se transforma, gracias al milagro del cinematógrafo, de la radiotelefonía, de la televisión y del libro, en un novedoso andar por sitios ya transitados imaginativamente. Es que ahora la facilidad de viajar a cualquier parte, con el alto coeficiente de seguridad que brindan los transportes modernos, convierte al turismo en algo tan natural y fácil que la mayor inquietud para el que viaja es la que produce esa inefable pregustación de la partida formada por unos pocos hechos triviales y rutinarios que nos dicen que "ahora sí" vamos a partir.

Cuando quien viaja es una mujer

Estas ideas trabajan en nuestra mente y las trasladamos al papel en el preciso instante en que nos disponemos a presentar a los lectores de AUTOCLUB a una viajera-turista de excepción, la señora María Luisa Aldao de Speroni, socia del A.C.A. que acaba de poner fin a un subyugante itinerario por la Rusia roja, después de haber atravesado, lógicamente, el espeso muro de la cortina de hierro.

El periodista, que siempre gravita en nosotros, se siente halagado por la tarea que le toca cumplir. Vamos a relatar, en la apretada condensación de una grata entrevista matizada con agudas observaciones, las impresiones de una dama argentina, en la que priva, por sobre toda otra consideración, aquel espíritu de aventura, estimulante y plausible, de nuestras reflexiones liminares.

La señora Aldao de Ssperoni ha visitado la Rusia soviética y escuchar sus observaciones es un invalorable regalo para el cronista. La tiranía del espacio nos obliga a omitir del relato mucho de lo que es fundamental. El paso a Berlín oriental, el recuerdo de la ciudad polaca de Poznan, de Varsovia y los arados de mancera de la campiña polaca, por ejemplo.

—En Minsk —nos dice— termina el arbolado. El camino es recto y único. No hay cruce alguno y de tanto en tanto la monotonía del paisaje gris es quebrada por algún refugio con techo para los que aguardan algún vehículo.

Las mujeres trabajan la tierra. Usan arados primitivos y nada indica la existencia de tractores o de otros elementos motorizados. Es inútil que el viajero trate de descubrir una flor. Los jardines al frente de las casas no muestran otra cosa que breves sembrados de papas. Es que por las despóticas leyes del estado comunista, el campesino sólo puede considerar suyo el breve espacio de dos metros del "jardín" del frente de su casa. Lo que en él cultiva es lo único de su total pertenencia. De ahí, que todos tengan papas y verduras y carezcan de flores. Pensamos, por natural asociación de ideas, en Fernández Moreno y sus muchos balcones y ninguna flor.

Treinta dólares diarios de hotel

Vamos a omitir también la descripción de las tres horas pasadas en la aduana mientras los funcionarios soviéticos revisan los pasaportes y el equipaje. Mencionaremos, eso sí, el viaje de mil kilómetros hasta Moscú y haremos una breve referencia a Smolensk con su propio Kremlin y a Minsk con su gran hotel, su imponente hall vacío y su comida horrorosamente cara y mala.

Ya en Moscú tenemos que hablar de su hotel Metropol, también de pésima comida, donde el alojamiento le cuesta al turista treinta dólares diarios por una habitación con sala y escritorio, en la que la cama muestra sábanas rotas y desgastadas por el uso, que contrastan con el cuidado uniforme y la infaltable cofia de las mucamas de todos los grandes hoteles soviéticos.

En el país de los contrastes absurdos, la señora Aldao de Speroni observa que no existen casi las estaciones de servicio para automóviles. A lo largo de 500 kilóme-

En esta foto, tomada por la señora de Speroni desde el interior del vehículo en que viajaba, vemos una típica casa de campesinos soviéticos. A la derecha, el "jardín" sembrado de papas al que alude en esta nota.

La tracción a sangre tiene en la Rusia actual una importancia preponderante. Este vehículo fue fotografiado por la señora de Speroni en Novgorod.

tros ha hallado una sola de ellas. En todo Moscú ha visto tres y también muy pocos autos y algunos ómnibus y trolebuses.

El litro de nafta, 2 pesos y el de vodka, 420

El pueblo ruso vive dedicado a los recuerdos. Sus museos, el del Kremlin, en Moscú, y el de Ermitage en Leningrado, muestran la deslumbrante riqueza de sus tesoros. En la Plaza Roja de Moscú, el pueblo hace colas de cuadras y más cuadras para visitar la tumba de Lenin, en el recinto que compartió con el hoy ausente Stalin.

En Rusia, ya lo sabemos, no hay clase media. La vestimenta es pobre, tanto en calidad como en colores, pudiéndose notar una mejor apariencia en la gente uniformada. Trasladado a moneda argentina, el litro de nafta, para los pocos coches que circulan, cuesta dos pesos, mientras que la botella de vodka vale 420. La señora Aldao de Speroni no es una turista común. Ha querido indagar sobre el modo de vivir de ese pueblo que se presenta como un extraño e inquietante enigma para el mundo occidental.

Y por ella nos enteramos de que un obrero común gana 50 rublos por mes, que es, al cambio oficial, el equivalente a igual número de dólares. Un médico, si trabaja un solo turno, percibe 80 rublos, y si cumple dos, 120 rublos. Un aparato de televisión vale 100 rublos y un sobretodo común, 150.

En Rusia, los mejores sueldos los obtienen los bailarines y los artistas, que ganan de 800 a 1.000 rublos, y los deportistas, que perciben de 300 a 400.

En Moscú, casi en pleno centro, el viajero descubre muchas "villas miseria" y núcleos de casas prefabricadas muy malas. El de la vivienda es uno de sus más graves problemas. Se asegura que a veces se ha dado el caso de hijos que han acusado a sus padres de desafectos al régimen, con el único propósito de apoderarse de sus precarias viviendas.

La señora de Speroni, que es también eficiente fotoaficionada y que ha documentado sus interesantes observaciones con la prueba gráfica documental que acompaña a esta nota, nos dice, para terminar, que es impresionante el número de mujeres que trabajan en tareas rudas y esforzadas, propias de los hombres. En las orillas del Volga es fácil ver a mujeres albañiles y en el campo casi no hay hombres. Las mujeres cumplen todas las tareas que entre nosotros corresponden al sexo fuerte y hay en todos, como dramática evidencia, la presencia de un triste destino, el triste destino que depara el paraíso comunista a sus aherrojados habitantes.

Esta fotografía tiene un interés documental y anecdótico especial. Al pasar a la zona de Berlín oriental, la señora de Speroni vio esta torre de observación con dos soldados armados con ametralladoras. Cuando obtenía esta fotografía fue interpelada por una mujer-policía soviética que le exigió imperativamente la entrega de la cámara para velar la película. La señora que viaja siempre con dos cámaras cargadas, con gran presencia de ánimo y rapidez mental, entregó a la mujer, en no descubierto cambio, la otra. La película fue efectivamente velada, pero la que contenía esta toma se salvó de la furia soviética y aquí está como testimonio elocuente de un rigorismo implacable.

La señora Aldao de Speroni, al centro, con un piloto claro, en una de las calles céntricas de Moscú, mientras los ocasionales viandantes miran con interés a la persona que hace la toma.

De aquí, De allá y de Mas allá

Por Juan AVERIGUADOR

En Alemania se acaba de difundir un decálogo del buen automovilista, que dice así: 1) Mantenga siempre la derecha y deje a los más veloces el espacio necesario para pasar. 2) Siga la línea elegida; cambiar frecuente e inconsultamente equivale a crear peligros para los otros y para usted mismo. 3) Mantenga la debida distancia; tratar de abrirse camino con los faros o la bocina es de pésimo conductor. 4) Observe los límites de velocidad. 5) Reduzca inmediatamente los faros cuando se cruce con otro vehículo; cuando otro lo sobrepase, enciéndalos. 6) Reduzca con tiempo su velocidad cuando se acerque a un camino sobre el cual hay derecho de precedencia. 7) Respete los pasajes para peatones. 8) Sea respetuoso con las personas de edad o enfermas. 9) Sea comprensivo con los principiantes; también usted fue debutante una vez. 10) No haga a los otros lo que no quisiera que le hagan a usted. •

Rheinstahl Hanomag, de Hannover —que instaló cerca de Rosario una planta modelo de tractores agrícolas—, empezó a producir su línea de camiones en la fábrica que fuera antes de la Borgward, en Bremen. Hanomag compró 190.000 m2. de instalaciones industriales de la ex-Borgward, realizando esta importante operación para poder responder a la gran demanda de sus camiones. Hanomag producirá en la nueva planta su camión "Markant", de 3,2 toneladas de carga útil, y el camión de cuatro ruedas motrices. •

Con motivo de las fiestas de Navidad y Año Nuevo, I.A.F.A., Industriales Argentinos Fabricantes de Automotores, bajo licencia de Peugeot, efectuó el 23 de diciembre una reunión para los hijos de su personal. La fiesta que se realizó en la "República de los Niños" ubicada en la localidad de Gonnet, sirvió también para reunir al personal que trabaja tanto en I.A.F.A. como en la empresa distribuidora DAPASA, y a sus familiares. •

Durante el año 1962, el turismo dejó en México nueve mil trescientos setenta y cinco millones de pesos, o sea setecientos cincuenta millones de dólares, cantidad ésta que convertida en pesos argentinos, al cambio de 131 pesos por dólar, forma la fabulosa suma de ciento veinte mil millones de pesos moneda nacional. Cabe agregar que como resultado de su buena política de asegurar confort y buena atención a los viajeros, durante el año pasado visitaron México ochocientos mil turistas. •

En el mes de setiembre de 1962, las fábricas francesas de automóviles construyeron 134.838 vehículos, contra 109.687 en setiembre de 1961. •

Por tercera vez consecutiva, la señorita Claudine Bouchet se ha adjudicado el Campeonato Femenino de Francia de Rallyes. Al volante de su Citroen ID 19, la avezada conductora se ha impuesto en la célebre maratón de la ruta Lieja-Sofía-Lieja, y se clasificó primera, igualmente, en la categoría general Gran Turismo de Rallye del Limousin y en el de Mont-Blanc a Iseran. •

Industrias Kaiser Argentina ha donado al Pequeño Cottolengo Don Orione, de la localidad de Claypole, los fondos necesarios para que esa benemérita entidad pueda instalar un sistema de teléfonos internos. Los fondos donados provienen de una medida adoptada por IKA en el sentido de prescindir en 1962 del envío de tarjetas de Navidad y Año Nuevo, sin que ello implique indiferencia respecto al sentido cristiano de la Navidad, sino entendiendo que es preferible hacerlo así en estos momentos en que el país afronta graves problemas económicos y financieros. •

En el anunciado concurso sobre temas viales organizado con motivo de la celebración del IX Congreso Panamericano de Carreteras, que tendrá lugar del 6 al 18 de mayo próximo en Washington, se han introducido algunas modificaciones en sus bases. De acuerdo con ellas, los informes técnicos no deberán tener más de 7.500 palabras y la parte relativa al resumen de cada trabajo no deberá sobrepasar las 1.500. •

¿Se puede hablar sin palabras? La UNESCO ha estudiado la cuestión de si el juego mudo de los ademanes y gestos de la danza pantomímica es capaz de unir a los pueblos en una comprensión inmediata. Un proyecto primeramente ideado, de encargar a artistas de diversas nacionalidades y de sectores culturales distintos, que representaran pantomímicamente un tema único, hubo de ser abandonado. Ahora la UNESCO ha optado por la edición de una película, ofrecida a las empresas de televisión del mundo entero, que ha sido interpretada por mimos y bailarines de ocho países y se refiere a diversos temas. •

Esta sección fue creada para agrupar en ella noticias e informaciones de interés general. Ello no impide que, cuando la ocasión lo aconseje, incluyamos también el comentario, el hecho curioso o la anécdota oportunos. Hace unos días estando en Mendoza, nos llamó la atención que la mayoría de las chapas de los autos exhibiesen, antes del número de la matrícula, dos misteriosas letras en grandes caracteres: "A.P." ¿Qué significan esas letras? —preguntamos. —Es muy sencillo —se nos contestó—; hace tiempo un funcionario de paso fugaz por la actividad pública dispuso que se grabaran en todas las chapas. Quieren decir simplemente AUTO PARTICULAR. Pero cuando su "genial" creador volvió al anonimato, los mendocinos le dimos otro sentido a esas letras A.P. ¿A que no lo adivina? •

La Régie Autónoma de Transportes Parisienses ha inaugurado para los turistas extranjeros un "boleto de turismo" válido para siete días consecutivos. Otorga al turista el derecho de efectuar todos los viajes que desee en todas las líneas del subte, de autobuses, y de cualquier transporte explotado por la R.A.T.P. El precio de este boleto es de 20 francos y se adquiere presentando el pasaporte personal. •

En conferencia de Prensa, seguida del consabido copetín, la empresa "El Viajero" ha presentado cuatro nuevos productos para uso de los automovilistas: "Detercoche", polvo a base de silicones para lavar coches; un líquido limpiamanos; líquido de frenos y líquido lustra autos, de la misma marca. •

La última novedad culinaria acaba de aparecer en Francia. Es el "potage a la creme d'essence", sopa a la crema de nafta. Este procedimiento se funda sobre la conversión por bacterias, en una línea de flujo continuo, de las fracciones menos útiles del petróleo. Sometido a un proceso de refinamiento, el petróleo consumido por las bacterias produce una cantidad de proteínas de peso equivalente. Esta novedad será explotada por una firma asociada a la British Petroleum en una planta experimental próxima a Marsella, donde se estudian los aspectos económicos del proyecto. •

MAR del PLAT

COMO detesto los convencionalismos y los evito siempre que puedo, no envío tarjetas postales de Mar del Plata a Buenos Aires. Me parecen el monumento al convencionalismo. Unicamente superado por la fotografía "dando la espalda al Casino, pa que sepan los vecinos dónde te has ido a bañar", como dice la milonga.

Pero tengo la manía de escribir y la idea de hacer una especie de crónica de entrecasa sin pretensiones, y sin destino...

Cada vez me convenzo más que la mujer es la criatura más perfecta del orbe. Y lo demuestra a cada paso. Por ejemplo: cuando comienza a preparar su equipo de veraneo, va comprobando que es imposible poner el contenido de un placard en su valija, hasta que, ciertamente, lo consigue. Y cuando desempaca en el hotel, recibe la misma impresión a la inversa, pero igualmente sale del paso...

La mujer manejando es ¡oh, injusticia!, una incomprendida, y si en una bocacalle pasa a un auto a sólo cuatro centímetros de éste y a seis del vigilante allí parado, sus ocasionales acompañantes se agarran la cabeza y le dicen cosas, llamando a su buena vista, serenidad y total dominio de la máquina, "suerte"...

...A propósito. Al cuarto día de estar en ésta, me hicieron una boleta y rayé una puerta. De la boleta conseguí salvarme; pero la rayadura la llevo como una cicatriz infamante...

Me gusta el sol, el yodo, la sal y todo eso tan bueno para la salud. Lástima que mi cara, más que una cara con pecas, es ya una gran peca subdividida y mi pelo un montón de púas como un dibujo de Oski, tanto como para indicar que allí termino.

Bueno; ésa soy yo, porque la belleza y el arreglo de las mujeres en general salta a la vista, y es cada vez más cuidadoso y más elaborado. ¿Se cultiva el espíritu en la misma medida o se lo descuida en igual proporción? Mejor no indagar...

Sí, ya sé, las feas siempre llevamos la conversación a ese terreno. De alguna forma hay que defenderse.

Mar del Plata es la ciudad multiforme y polifacética de siempre... aunque este año la encuentro más multi y más poli que nunca.

Un rasgo sobresaliente es la gran cantidad de autos y en consecuencia y proporción los accidentes. Los trágicos nos sobrecogen, los pequeños son tantos que apenas miramos, las abolladuras nos inspiran una sonrisa escéptica... pero la victoria que vimos volcada al costado del camino con la rueda rota y el caballo herido, me pareció la imagen del desamparo y el símbolo de una época arrollada material y espiritualmente, por una generación impetuosa que, de tan apresurada, no mira por dónde va...

En el puerto mirábamos como siempre las lanchas, el quiosco de caracoles, los lobos marinos... pero nuestra afiebrada mente turística buscaba la nota exótica. De pronto un grupo de pescadores y una humareda nos hicieron correr para ver cocinar el pez recién sacado del mar, no como el despreciable pescado del despreciado mercado de Buenos Aires. Se trataba del almuerzo de unos cuantos y sobre las brasas, ¡horror!, una parrilla con chorizos y jugosas tiras de asado nos invitaban, recordándonos que para los criollos la vaca, a fuer de abundante, no tiene nada de exótico, pero ¡qué rica es!...

La playa está muy musical. Mientras una radio nos entera

A de entrecasa

Por LIDIA ALICIA DE ALE
Para AUTOCLUB
Ilustró D. VILLAFAÑE

de los deslices amorosos de "Angélica", desde otra alguien defiende su derecho a ser "escandaloso", y más allá una guitarreada exalta el rudo trabajo del "Jangadero", actitud que encuentro un tanto despiadada en un ambiente de pereza general como el que nos rodea. Proliferan los cultores y seudocultores de nuestro folklore. Es una práctica sana, a pesar de su buena dosis de snobismo, y a ella me uno, con más entusiasmo que voz. Una tarde canturreaba echada en la arena unas estrofas de especial significado para mí: "Me dices que no me quieres / pero ese no es un motivo / me privas de tus miradas / mi bien, sin ellas no vivo".

Me puse melancólica, hecho verdaderamente fatal en la Bristol, donde cualquier éxtasis o descuido es aprovechado por la multitud para patearte, cubrirte de arena, salpicarte con gotitas frías y reducir al mínimo los "cm²" que un rato antes ganaste a pulmón. Comprendí que no era el momento, y no volví a sentirme romántica hasta esa noche, en que me conmovió el mar, que con calma inusitada, apenas rumoroso, besaba una y otra vez la arena como un amante furtivo a una amada indolente (así era otra cosa).

En la playa están los personajes de siempre: el Adonis de supersintética mallita —casi siempre celeste— que no molesta a nadie, porque ignora a todos; él está allí para que admiren su físico. Egocéntrico, hermoso y vacío, no se separa del peine y los cigarrillos, elemento y complemento respectivamente de su encanto (?).

También está el "Salvador" de mujeres. El generoso, que cuando ve una mujer sola, está ahí, con los atributos y las atribuciones de su sexo, dispuesto a salvarla de su soledad y la histeria que presume la amenaza.

A mí me pasó; y en mi natural y reconocida tendencia al engreimiento me creí irresistible, pero una rápida ojeada al espejo me sacó del equívoco, volviéndome a la realidad.

No es muy frecuente, pero existe. Es un resabio, es ese señor con aire de mundano que aparece en la playa vistiendo pijama azul a pintitas, pantuflas y toalla con flecos al cuello.

Instintivamente busqué en su mano derecha el cepillo y la pasta dentífrica.

Está la señora gorda que dice: "nene no vayas solo al río".

(Continúa en la página 4)

LLEGADA GRAN PRE

SUPERMOVIL

La señora de Peduzzi baja la bandera a cuadros, a la llegada del coche de su esposo.

Le cargan combustible a un competidor en menos de un minuto.

El Gran Premio de Carretera de 1962 brindó muchas sorpresas; y sustos. Emiliozzi y Ríos, campeón y vice, respectivamente, de Turismo de Carretera en 1962, sorprendieron en la primera etapa con el fabuloso promedio de 205 Km/h. hasta General Acha. Luego vino el primer susto: lluvia torrencial, vuelcos, barro, muchos abandonos. Ahí no mas el Gran premio se "traspapeló": Peduzzi y Saigós quedaron solitos al frente. Luego, en la 2ª etapa, otro susto: Peduzzi se retrasa, de modo que Saigós y Alzaga (Volvo) avanzan a los dos primeros puestos.

Peduzzi no se exaspera, sigue y recupera la delantera al quedarse Saigós en el penúltimo tramo. Otra sorpresa en la última etapa: Meunier gana el tramo Bahía Blanca-Dolores a 182 Km/h. Nunca antes una etapa de Gran Premio se había corrido a tan espeluznante promedio.

Otra sorpresa: Félix Mabellini, un debutante, un desconocido, ocupa el segundo puesto absoluto en la clasificación general. Y un susto final: de los 84 competidores anotados solamente 13 terminaron la difícil carrera. Al imponerse Peduzzi vuelve a triunfar un Chevrolet por primera vez desde 1957 (Ciani). Y es la primera vez que un automóvil equipado con rodado de 15 pulgadas gana un Gran Premio (habitualmente se usan en TC neumáticos 6.50 x 16).

La madre y la esposa del ganador del Gran Premio ponen de manifiesto su alegría por el feliz desenlace.

MIO con susto

Félix Alberto Peduzzi, con Chevrolet, ganó el 40º G. P. Argentino de Carretera, seguido del debutante Félix Natalio Mabellini (Ford).

Durante la entrega de premios en el A.C.A., Peduzzi recibe las felicitaciones del doctor Carman.

Pasa el automóvil de los Emiliozzi, remendado tras el vuelco.

El presidente del A.C.A., doctor Carman y el presidente de la C. Fiscalizadora de Cuentas poco antes de la llegada del primer coche.

Un chevroletista: Angel Meunier, pasando por Confluencia; fue tercero.

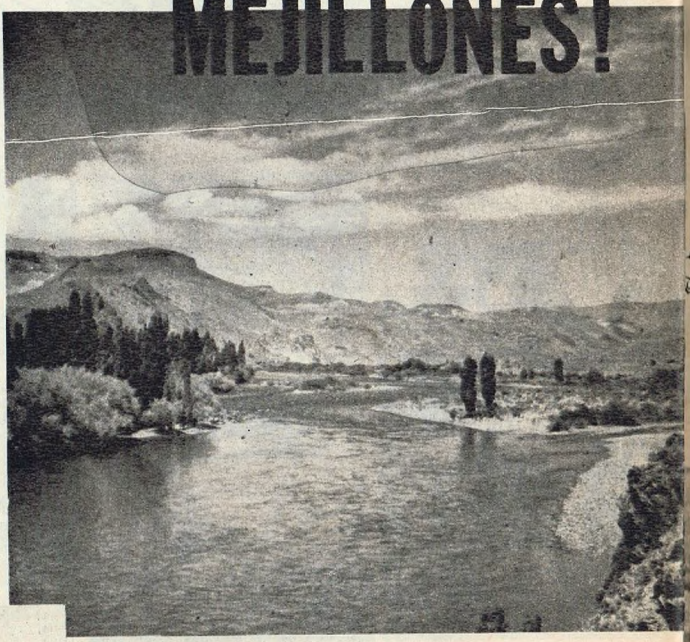
Félix Natalio Mabellini, sensacional debutante y segundo absoluto.

¡Marche un arroz con MEJILLONES!

Texto, fotos y dibujos de RIBO

Esta escena que hemos captado a orillas del río Limay o tantas otras que el viajero puede descubrir a cada paso de su andar por las rutas argentinas, es un sedante para los nervios y un tónico para nuestras, a veces flaqueantes energías.

Los mejillones están casi a flor de arena. Si nos ponemos a buscarlos, nuestra tarea, realmente fácil, tendrá un magnífico premio que habrá de sumarse a ese otro que nos regala la madre naturaleza en forma de magníficos paisajes. Paisajes que no ve el turista nervioso y apurado que sólo va en demanda de velocidad y distancia.



EL auge automovilístico no nos ha tomado de sorpresa. ¡Qué esperanza!... ¡Estuvimos tantos años planeando viajes imposibles, que ya nuestras maletas estaban listas mucho antes de que nos llegase el turno en la entrega del coche! Es claro; mientras eso ocurría, las cosas han cambiado un tanto.

Hoy la imaginación de la mayoría de los automovilistas argentinos ya rebasó las tradicionales metas que significaban Córdoba y Mar del Plata.

¡Se iba a Córdoba, o se iba a Mar del Plata!...

¿Qué ocurre ahora?... Hoy, un viaje a Salta, Misiones o Bariloche nos encuentran desubicados. ¿Será que los argentinos viajamos más por vanidad que por placer?... Porque haber ido a Córdoba, o Mar del Plata, siempre significó nada más que eso,

Asar bien un chivito es una obra de arte. Entonces, hay que asegurarse que el predestinado esté bien gordito como estos que ha captado nuestra cámara.

Bueno. Aquí tenemos otro paisajito para cerrar nuestra nota y con ello estas divagaciones en torno al arroz con mejillones. Corresponde al balneario de Monte Hermoso.

para muchos. Y ahí está el peligro: que siga significando nada más que eso el ir más lejos, si lo único que importa es llegar cuanto antes allá.

Claro está que también los hay que encaran un viaje de placer de manera muy diferente. Esos dejan la vanidad en casa. Pero eso no les impide calcular que tampoco ellos van a poder llegar allá en una sola jornada de marcha. Entonces comienzan por desprejuiciarse. El desglosar su viaje en dos o tres jornadas necesariamente no debe significar que están acortando sus vacaciones en otros tantos días. Como la costumbre dispone que ellas recién comiencen cuando se llega allá...

Así han comprobado que un día de fatigosa marcha, tras el cual se llega de cama, se puede convertir en un par de días descansados y optimistas. Saben que un asado en el bosquecillo al costado del camino tiene, por sobre todas sus otras cosas buenas, la gran virtud de llegar al justo con el clamor del apetito del turista. Es una añeja fórmula de felicidad, que a despecho de industriales afanes por condensarlo todo, tardará mucho tiempo en ser superada. Es que no sólo de pan y abrir latas vive el hombre...

Mientras se prende el fuego; se hacen las brasas... ¡Cómo disfrutan los niños correteando esas energías que ya no cabían dentro del coche!... ¡Y qué mates se pueden tomar!... ¡Y qué fotos se pueden sacar!... Y no hablemos de lo cómodos que algunos se tiran de espaldas en la hierba, porque entonces nos asaltará la curiosidad de saber quién se encarga del asado. Aquí es donde debemos recordar que esos privilegiados habían comenzado por despojarse de su vanidad al partir: para ellos reconocer que fue la esposa del uno, o del otro, la que hace mejor el asado, no será motivo de discordia jamás...

¡Parece mentira lo optimistas que después reanudan el viaje. Antes, por supuesto, se impone una miradita a la hoja de ruta. Hay que planear la próxima etapa. Si van en caravanas, uno de ellos por lo menos sabe que la gentileza, a pesar de lo que muchos suponen, jamás está de más en el camino.

¡Eso corre a buscar la hoja de ruta!... Luego la extenderá bien, cosa que se distingan con toda claridad las localidades a cruzar. Ayudará a deletrear los nombres indígenas en que por lo general la carta abunda. Pero... ¡Siempre le cederá a su acompañante el honor de decidir la próxima parada, allí donde se hará campamento!... Es que además de gentil también ha incursionado con éxito por terrenos filosóficos, y sabe lo feliz que hace a una persona después, ante cualquier contratiempo, comprobar, y si es posible hacerlo notar, que fue el otro el que se equivocó...

Así y todo lo primordial es tener presente que se debe viajar gozando del camino, y no meramente utilizarlo para llegar hasta donde se supone que van a comenzar nuestras vacaciones.

Pero para qué les cuento más de ellos, si estoy seguro que ustedes, de tanto encontrárselos por ahí ya los conocen mejor que yo. Son aquellos que chapotean felices en el río Anizacate, allí un poco más abajo del camino que una calurosa tarde de verano lo llevó a usted hasta Alta Gracia. ¿Recuerda?... ¡Claro; qué se va a acordar usted!... Pasó tan ligero por allí...

Después volvió a perder la oportunidad de conocerlos. Ellos, camino a Mendoza, lo saludaron desde la orilla del río Cuarto. Sí, claro... Usted no los vió... La verdad es que esa vez también andaba bastante rapidito. Sin embargo, aunque usted no lo crea, ellos repararon en usted. Recuerdo todavía que entonces me dijeron: "—¡Pobre tipo; qué aburrido debe andar para ir tan ligero!... ". Estoy seguro que tampoco los vio en Monte Hermoso, cuando usted viajó rumbo al sur... En honor a la verdad esa vez no tuvo la culpa usted. Ellos fueron los que no lo vieron. Habían entrado a Monte Hermoso a descansar un día... ¡Y se quedaron una semana allá! ¡Los pobres no tenían tiempo para ver otra cosa que no fuese un pueblecito encantador, la mayor cantidad de almejas que usted se pueda imaginar, y corvinas así de grandes!...

¡Pero no diga que después, un poco más al sur no los vio detenidos junto a una de las márgenes del río Limay!... Sí, eran aquellos que estaban lavando dos estancieras, algo adentrados en el riacho mientras allí cerquita, a la sombra de un sauce, el tierno chivito que habían elegido en un puesto cercano, se ponía a tono con la situación... ¿No los vio? ¡Entonces se perdió lo mejor!... Porque al rato no más la lavada de las estancieras se dejaba para mejor ocasión, ya que la caravana se dedicó por entero a la más insólita pesca de mejillones que usted pueda imaginar. ¡Era tan fácil descubrir aquellos enormes mejillones entre las piedras que apenas cubrían unas increíblemente cristalinas aguas!...

Y entonces fue cuando una de las señoras no pudo con el

(Continúa en la página 103)

RECREOS Y CAMPAMENTOS DEL A.C.A.

EL A.C.A cuenta con Recreos ubicados en zonas inmediatas a la ciudad de Buenos Aires y campamentos en el interior del país, todos ellos de fácil acceso, tanto para el socio automovilista como para el que desee visitarlos por cualquier otro medio de transporte. Los mismos permanecen habilitados todos los días del año, de 8 a 20 horas.

Recreo Punta Chica

Ideal para ser visitado durante la estación veraniega, se halla ubicado sobre la ribera del Río de la Plata, a la altura de la estación Punta Chica del FCGBM, distante 25 km. de la ciudad de Buenos Aires, a la que se encuentra unida por caminos pavimentados. Cuenta un bufet, servicios sanitarios y de agua corriente, mesas y bancos, canchas de bochas, juegos para niños, parrillas, etc. Su teléfono es: San Isidro 0464.

Campamento Villa Carlos Paz

Se halla ubicado en la zona serrana de Córdoba, a orillas del Lago San Roque y frente a la ruta nacional Nº 20, a 33 kilómetros de la ciudad capital de esa provincia. Por su situación, constituye un lugar ideal de campamento, hallándose autorizada la instalación de carpas y casas rodantes.

Recreo Timbues

Está situado sobre la ruta pavimentada Nº 11, Rosario-Santa Fe, a solo 40 km. al norte de la ciudad de Rosario. Hacia el oeste, linda con el río Carcarañá, donde puede practicarse la pesca. Dispone de casitas para pernoctar, las que se alquilan a precios reducidos, debiendo efectuarse la reserva de las mismas con anticipación, en la Filial Rosario del Club. El recreo dispone de bufet, servicios sanitarios, agua corriente, juegos diversos, etc. Su teléfono es Timbúes 244.

Recreo Punta Lara

Situado sobre la avenida Costanera que bordea la playa de Punta Lara, este recreo dista 14 kms. de la ciudad de La Plata y 57 kms. de la ciudad de Buenos Aires. Para llegar por ferrocarril debe arribarse a la estación Punta Lara del F.C.G.R., desde donde parten colectivos directamente al recreo. Dispone de mesas, bancos y parrillas. Cuenta con bufet y servicios sanitarios y de agua potable. Anexa al recreo, funciona una estación caminera de la entidad para provisión de combustible y servicios de emergencia.

Recreo Laguna de Chascomús

Ubicado sobre la laguna de Chascomús, en el Barrio Parque Girado, su acceso se realiza por la ruta nacional pavimentada Nº 2 a Mar del Plata, desviando en el km. 129,5 para tomar el camino que conduce a Pila, el que se recorre en una distancia de 8 km. Dispone de mesas, bancos y parrillas, además de servicios sanitarios y agua potable. Por su situación brinda excelentes oportunidades para la práctica de la pesca, pudiéndose alquilar botes en el Salón de Turismo de la Sede Central.

Campamento San Clemente del Tuyú y Mar de Ajó

Estos campamentos se encuentran ubicados sobre el Océano Atlántico en zonas balnearias. Poseen mesas, bancos y fogones de material a disposición de los visitantes, como así también servicios sanitarios y agua corriente. San Clemente del Tuyú cuenta con teléfono Nº 124. Se permite la instalación de carpas y casas rodantes, debiéndose abonar para ello los derechos correspondientes. Las distancias desde Buenos Aires son las siguientes: a San Clemente del Tuyú: 336 km.; a Mar de Ajó: 361 kilómetros.

Balneario Alfar

Situado sobre la costa atlántica, a sólo 1.500 metros al sur del Faro Punta Mogotes, o sea a 13 km. de Mar del Plata en dirección a Miramar por la ruta provincial pavimentada. Puede disponerse allí, en alquiler, de toldos y sombrillas en la misma playa, a la vez que de adecuados servicios sanitarios, duchas, vestuarios y parque de estacionamiento para automóviles. A doscientos metros de las instalaciones funciona una confitería y restaurante con precios rebajados para socios.

Recreo Luján

Sobre la ruta nacional Nº 7, a 64 kilómetros de la ciudad de Buenos Aires y a solo 6 km. de la ciudad de Luján. Su acceso puede efectuarse también por medio del FCDFS, distando de la Parada Lezica y Torrezuri escasamente 100 metros. Su restaurante brinda a los socios un servicio esmerado, al igual que la proveeduría de campo, la que expende, durante la temporada veraniega, bebidas y otros elementos para las actividades de camping. Se proveen mesas, bancos y parrillas. Dispone de teléfono Nº 46, servicios sanitarios y de agua corriente, juegos para niños, etcétera.

Vino, Vió, Venció!
(VENI, VIDI, VICI)

Valiant
de Chrysler

Vino...
con los más honrosos antecedentes.
Vió...
la entusiasta acogida del público argentino.
Venció...
por su alta calidad técnica.
En todo y por todo, el VALIANT ha sido y es un resonante triunfo de Chrysler!...

Producido por
FÈVRE Y BASSET LTDA. S.A.
Chrysler Argentina S.A.

Haga turismo con AUTOCLUB

LA REGION DE CUYO NOS ESPERA

LA privilegiada región de Cuyo, milagro del trabajo del hombre, tierra de esperanza y reserva espiritual, ofrece magníficas perspectivas para el turismo.

Se ha dicho, con justa razón, que toda época del año es propicia para visitar sus tres hermosas provincias: Mendoza, San Juan y San Luis.

En la estación templada atraen sus altas montañas, las suaves ondulaciones serranas, sus caudalosos ríos y embalses, sus frescos y dilatados valles, los deportes propios de la estación, las visitas a las bodegas y a los viñedos que se prolongan en interminables extensiones y que han convertido a Mendoza y en gran parte a San Juan, en un emporio de riqueza.

Mendoza culmina la estación veraniega y el comienzo del otoño con la máxima expresión de su pujanza: la Fiesta de la Vendimia, de extraordinaria repercusión nacional e internacional.

En los meses fríos, la atmósfera sigue siendo siempre diáfana, el cielo azul y el sol radiante. Es entonces que el cuyano bajo la imponente visión nevada de la Cordi-

ITINERARIO ACTUALIZADO PARA VIAJAR A SAN LUIS, MENDOZA Y SAN JUAN

Por G. A. G. y J. G. F.

Un aspecto del embalse del dique Cipolletti, en Luján de Cuyo, en Mendoza, que, además de su gran utilidad pública, es lugar preferido para el solaz de los turistas.

En la Quebrada de Zonda, un monolito indica el lugar histórico de Baños del Zonda. Allí se detuvo Sarmiento, camino al destierro, en el año 1840.

Entre los distintos motivos de interés turístico de Mendoza están las ruinas del gran terremoto.

llera de los Andes se inclina por el deporte blanco. Siente el llamado de la montaña y caravanas interminables se dirigen en todo momento hacia las canchas donde se puede practicar el deporte de la nieve.

Es también esa época la más propicia para visitar las termas, muchas de ellas de gran renombre en el exterior. Son de extraordinaria variedad y cubren prácticamente las tres provincias. En Mendoza sobresalen por su nombradía Villavicencio, Cacheuta, Puente del Inca, Los Molles, y El Sosneado. Este último no funciona en la actualidad.

En San Juan gozan de envidiable prestigio Pismanta, actualmente en reparaciones, La Laja, Rosales, El Centenario, Talacasto, El Salado, Agua Hedionda y muchas más. En San Luis mencionaremos Balde, Laguna Verde, Laguna Batavia, Latorre, Los Algarrobitos, Quebrada El Zapallar, La Terma, Los Comederos, etc., en su mayoría no explotadas en escala turística.

CAMINOS TRADICIONALES

Los caminos a San Luis, Mendoza y San Juan (rutas 8, 7 y 40) son totalmente asfaltados y se encuentran, salvo raras excepciones, en buen estado de conservación; para el automovilista prudente no ofrecen ninguna dificultad. Existen varios puentes y cruces a nivel sin guardabarreras, en los cuales se deberán adoptar las precauciones del caso. También son de anotar algunos badenes que presentan fuertes declives, a los cuales hay que tener en cuenta reduciendo la velocidad.

A los efectos de ofrecer el más completo cuadro del estado, comodidades y aprovisionamientos de los caminos entre Buenos Aires y San Juan, personal especializado de AUTOCLUB ha realizado el recorrido total a fin de que nuestros lectores dispongan de una orientación completa y rigurosamente actualizada de las facilidades en las rutas nacionales 7, 8 y 40.

En el detalle que daremos a continuación figuran las comodidades y recursos que tanto el turista como el automotor encontrarán en las mencionadas carreteras kilómetro por kilómetro.

Como una interesante alternativa, que abre nuevos horizontes al turista, ofrecemos el desarrollo de la ruta nacional nº 147, destinada a unir con calzada pavimentada las ciudades de San Juan y San Luis directamente.

Este camino pasa por las lagunas del Guanacache, donde se unen los límites de las tres provincias cuyanas. Con el trayecto mencionado se elude la ciudad de Mendoza en el camino de ida o regreso, según se crea más conveniente.

Esta ruta, que es utilizada cada vez por mayor número de automotores, está siendo asfaltada en toda su extensión de acuerdo con los planes de la Dirección Nacional de Vialidad y representa una economía de más de cien kiló-

Vista parcial de la casa donde nació Domingo Faustino Sarmiento, en la ciudad de San Juan.

metros en el recorrido total. Sin embargo, debemos señalar que después de Las Casuarinas, a 45 kilómetros partiendo de la ciudad de San Juan, los recursos y aprovisionamientos son muy precarios. Cabe recordar además que entre Las Casuarinas y San Luis el tramo es de unos 280 kilómetros, con escasas facilidades, aunque transitable sin inconvenientes.

El tramo desde Las Casuarinas hasta Encón es de 71 kilómetros y desde este último punto a La Tranca, de 56. Por último, indicaremos que desde La Tranca a San Luis, término de esta interesante alternativa, el trayecto alcanza a los 153 kilómetros. Tanto en Las Casuarinas como en Encón y La Tranca, el turista encontrará combustible para su automotor.

DESARROLLO DE LAS RUTAS A LA REGION DE CUYO CON TODAS LAS INDICACIONES QUE PUEDAN SER UTILES PARA EL TURISTA

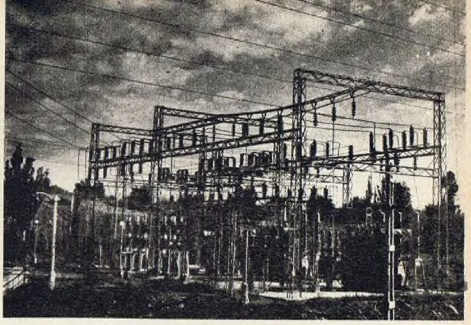
Para adoptar desde la Capital Federal la ruta nacional nº 8, que empalma con la 7 en la ciudad de Mercedes, San Luis, se deberá seguir la Avenida San Martín, perfectamente demarcada por indicadores del Automóvil Club Argentino y la Dirección Nacional de Vialidad.

Cruzada la avenida General Paz se seguirá al frente por la misma avenida San Martín, ya en la provincia de Buenos Aires, hasta el paso a nivel con guardabarreras en la calle Perdriel que se adoptará hacia la izquierda y luego se tomará hacia la derecha la calle San Lorenzo. Se pasará por un costado de la plaza San Martín y se seguirá al frente hasta el bulevar 3 de Febrero, donde se doblará a la izquierda y luego de cuatro cuadras se adoptará la avenida a la derecha para entrar ya definitivamente en la ruta propiamente dicha.

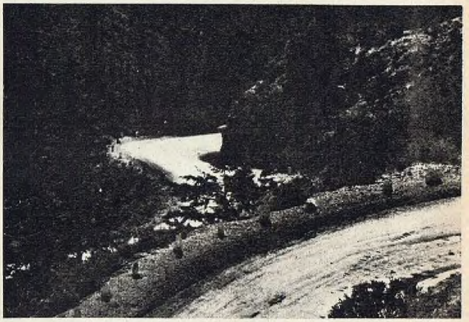
El kilometraje que señalamos está indicado por los mojones del camino.

¿A DONDE QUIERE USTED VIAJAR?

Una vez más periodistas especializados de AUTOCLUB han recorrido las rutas argentinas para ofrecer a nuestros lectores una actualizada y veraz información sobre la mejor forma de viajar, esta vez por la zona cuyana, región **privilegiada,** que cada día acrecienta el interés de los turistas. AUTOCLUB ha atendido, como tratará de hacerlo siempre que sus posibilidades lo permitan, el pedido de muchos lectores que utilizan las informaciones que ofrecemos en HAGA TURISMO CON AUTOCLUB. Expresamos, especialmente, nuestro agradecimiento al señor director provincial de Turismo de Mendoza, don Guillermo Guiñazú, que con su habitual deferencia ofreció a nuestros representantes las mayores facilidades para el cumplimiento de su cometido. Invitamos a nuestros lectores a escribirnos sobre las nuevas rutas de viaje que deseen ver publicadas en esta revista.



La usina hidroeléctrica "General San Martín", de Luján de Cuyo, provee de energía a esa vasta zona industrial, que contiene muchas e importantes bodegas.



El turista que viaje con su coche a Mendoza y San Juan, de acuerdo con nuestras indicaciones, hallará, aun en plena montaña, caminos bien cuidados y amplios, de mucha seguridad.

SEÑOR AUTOMOVILISTA

SU VALIOSO AUTOMOTOR DEL LADRON SERA EL TERROR CON TELECONTROL A TRANSISTOR

INSTALELO EN

TELECONTROLES FEOLE

REPUBLIQUETAS 4280 - T. E. 52-7327

O EN SUS AGENCIAS:

1. PLAYA DE ESTACIONAMIENTO 9 DE JULIO (Subs.) 2. AUTOMOTRIZ PLAZA DE MAYO (Alem y Rivadavia) etc.

HAGA TURISMO CON AUTOCLUB

(Viene del desplegable en colores)

da al A.C.A. T. E. 833. Taller mecánico. Gomería. Restaurant. Policía Caminera. Cruce con la ruta nacional Nº 188

223 Seguir a la izquierda la indicación correspondiente para continuar por la misma ruta Nº 8.
224 Estación de servicio.
225 Estación de servicio. Bar.
225,2 Tomar a la derecha.
226,3 Paso a nivel, sin guardabarrera.
231 Acceso a **Pinzón y Carabelas.**
248 Acceso a **M. H. Alfonzo.**
261 Acceso a **El Arbolito.** Almacén. Nafta.
262 Acceso a **Carabelas y Rojas.**
274 Estación de servicio. Bar.
276 Colón. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.

PROVINCIA DE SANTA FE

284 Policía Caminera. **Cañada Ojo de Buey.**
286 Estación caminera del Automóvil Club Argentino.
289,5 **Cañada Paja Brava.**
294 Acceso a la ruta Nº 100.
295,5 **Cañada Chañarito.**
303 **Hughes.** Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería.
305,5 Paso a nivel, sin guardabarrera.
319 **Santa Emilia.**
324,5 Paso a nivel, sin guardabarrera.
328 **Cañada Los Juncos.**
340 Cruce ruta Nº 94. Gomería.
344 Cruce ruta nacional Nº 22 y paso a nivel sin guardabarreras.
366 Paso a nivel sin guardabarreras.
368/70 VENADO TUERTO. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
370 Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería.
370,5 Cruce ruta Nº 33 (Rufino - Rosario).
393,5 Acceso a Maggiolo y ruta Nº 101. Estación de servicio.

PROVINCIA DE CORDOBA

402 Entrada provincia de Córdoba.
410 Acceso a Arias. Estación de servicio YPF. Taller mecánico. Gomería.
412 Hostería.
428 Bar.
431,5 Acceso a ALEJO LEDESMA. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
448 Cruce con la ruta Nº 26 a Monte Maíz.
455,2 Acceso a CANALS. Estaciones de servicio AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO con parque de descanso. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
481 Puente Río Cuarto.
482,5 Acceso a Pascanas.
499 Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería.
500,8 Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
501 Acceso a LA CARLOTA. Delegación del Automóvil Club Argentino. Estación de servicio YPF adherida al A.C.A., en Hipólito Yrigoyen y Juárez Celman. Tel. Nº 10. Taller mecánico. Gomería. Restaurant. Empalme con la ruta provincial Nº 12 a Villa María. Policía caminera.
501,1 Paso a nivel sin guardabarreras.
517,6 Acceso a Los Cisnes.
531 Agua Dulce. Estación de servicio. Restaurant.
559 REDUCCION. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
577,5 Paso El Durazno. Almacén.
597 Estación de servicio en construcción. Combustibles.
601 Almacén. Acceso a Las Higueras.
605,3 Cruce vías FC. sin guardabarreras.
607,1 RIO CUARTO. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant. Cruce ruta nacional Nº 36 a Embalse Río Tercero.
608,3 Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en España 280, Tel. 16.
612 Paso a nivel sin guardabarreras.
613 Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería.
619 Policía Caminera.
621 Puente río Santa Catalina.
622 HOLMBERG. Estación de servicio. Restaurant.
624 Puente arroyo Chico.
638 Las Vertientes.
655 SAMPACHO. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
668 SUGO. Taller mecánico. Gomería.
700 Límite Córdoba - San Luis.

PROVINCIA DE SAN LUIS

707 Parada Las Vizcacheras.
715 JUAN JORBA.
717 Restaurant.
731,6 VILLA MERCEDES. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino (25 de Mayo y Ayacucho. Tel. 1312).
732 Puente Río Quinto.
758,8 LIBORIO LUNA. Acceso a la estación ferroviaria.
759 Paso a nivel sin guardabarreras.
776 FRAGA. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería.

RUTA 7

786 Comandante Granville.
800 ELEODORO LOBOS. Tomar a la derecha.
812 Acceso Cuatro Esquinas.
818 Restaurant.
825 Acceso a Donovan. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
827 Estación de servicio. Acceso a El Trapiche. Cruz de Piedra. Salinillo y El Volcán.
829 Acceso Aguada de Pueyrredón. Policía caminera.
837 SAN LUIS. Estación de servicio del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO en Avenida Quintana y Constitución. T. E. 1138.
853 PESCADORES. Paso a nivel sin guardabarrera.
866 BALDE. Taller mecánico. Gomería. Restaurant. Acceso a San Gerónimo.
867 Paso a nivel sin guardabarrera.
879 Acceso a El Lechuzo.
884 CHOSMES. Almacén.
897 ALTO PENCOSO. Restaurant.
906 JARILLA. Taller mecánico. Bar.
918,9 Paso a nivel sin guardabarrera.
920,6 Puente río Desaguadero.

PROVINCIA DE MENDOZA

921 Arco de entrada a la provincia de Mendoza. Acceso a la estación. Desaguadero. Taller mecánico. Gomería. Restaurant. Policía caminera.
942 La Represita.
959,8 LA PAZ. Estación de servicio del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
960 LA PAZ.
967 Acceso estación Villa La Paz. Estación de servicio.
994 Estación de servicio.
997 LA DORMIDA. Estación de servicio. Gomería. Taller mecánico. Restaurant.
1003 GOBERNADOR CIVIT
1010 LAS CATITAS. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant. Almacén.
1022 SANTA ROSA. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Policía caminera.
1034 Acceso Parada Km. 996. Acceso a El Mirador.
1051 Ingeniero Giagnoni. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
1058 LIBERTADOR GENERAL SAN MARTIN. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
1068 PALMIRA. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
1072 BARCALA.
1077 FRAY LUIS BELTRAN. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
1081 RODEO DEL MEDIO. Estación de servicio.
1088 RODEO DE LA CRUZ. Taller mecánico. Gomería.
1095 Acceso a El Sauce.
1098 VILLA NUEVA DE GUAYMALLEN
1100 SAN JOSE.
1107 MENDOZA. Estación del Automóvil Club Argentino, en Avenida San Martín y Amigorena. T. E. 14920. Se dispone en Mendoza de todas las comodidades para el turista y el automotor.

RUTA 40

Para viajar de Mendoza a San Juan se debe tomar la Avenida San Martín hacia el Norte, hasta la calle Coronel Díaz, que se deberá adoptar hacia la derecha.
1149 Acceso a Jocolí. Policía caminera.

RUTA 40

PROVINCIA DE SAN JUAN

1207 Policía caminera.
1221 MEDIA AGUA. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
1245 CARPINTERIA. Policía caminera.
1260 VILLA ABERASTAIN. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería.
1299 Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería.
1270 SAN JUAN. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en 9 de Julio y General Acha. T. E. 3731.

CAMINO DE SAN JUAN A SAN LUIS

Por ruta nacional Nº 20 desde San Juan hasta Villa Colón y luego por la ruta nacional Nº 147.

El kilometraje lo damos a partir de San Juan de acuerdo con lo marcado por el cuentakilómetros de nuestro automóvil.

3 SANTA LUCIA.
24 Villa Independencia. Combustible. Bar.
28 **Villa Colón** (Estación Caucete). Estación de servicio. Restaurant. Taller mecánico. Gomería.

RUTA 147

39 **Villa Santa Rosa.** Combustible.
46 **Las Casuarinas.** Nafta. Bar. Taller mecánico.
51 Estación FC. Km. 910.
117 ENCON.
160 Cruce del límite San Juan-San Luis.

PROVINCIA DE SAN LUIS

172 La Trancа. Combustible. Almacén.
184 Acceso a Santa Rosa y El Chañar.
229 San Antonio.
264 El Médano.
275 San Pedro.
288 San Isidro.
300 San Jerónimo.
307 La Edelmira.
312 El Chañar.
318 La Nélida.
325 SAN LUIS. Se cuenta en esta capital con toda clase de facilidades tanto para el turista como para el automotor. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino.

LEYES Y REGLAMENTOS FUNDAMENTALES PARA EL TRANSITO

CODIGO DE TRANSITO PARA LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

(Continuación)

TITULO IV
DE LA CIRCULACION

b) Todo conductor debe detener espontáneamente su vehículo cada vez que otro destinado al transporte en común se detenga con el objeto de tomar o dejar pasajeros sobre el lado por el que le correspondía avanzar.

c) Todo conductor maniobrará en forma conveniente para dar paso a los vehículos de bomberos, ambulancia o policía en servicios de urgencia cada vez que éstos lo requieran con sus señales acústicas características.

La violación de estas disposiciones constituye una contravención grave contra la seguridad.

Art. 22º - SEÑALES QUE DEBE EJECUTAR EL CONDUCTOR

a) El conductor que se proponga reducir la velocidad o detenerse, lo anunciará con marcada anticipación con el brazo extendido, moviéndolo alternativamente de arriba abajo y con la mano abierta hacia el suelo.

b) El conductor a quien se le pida paso debe contestar que está dispuesto a darlo extendiendo el brazo al costado de su vehículo y moviéndolo de atrás hacia adelante.

c) El conductor que se proponga efectuar un viraje lo anunciará con marcada anticipación con el brazo extendido horizontalmente durante un tiempo prudencial.

d) Las señales establecidas en el presente artículo podrán realizarse utilizando dispositivos mecánicos debidamente autorizados.

Art. 23º - USO DE LA BOCINA Y DE LAS LUCES

a) Uso de la bocina:

El conductor sólo puede hacer funcionar las señales sonoras autorizadas cuando necesite prevenir de su proximidad con el fin de evitar accidentes. Se prohibe el uso de tales señales por motivo de interrupciones del tránsito o con el propósito de llamar la atención de los agentes encargados de dirigirlo, para llamar a otras personas, para hacer abrir las puertas de los garajes o fincas u otra razón no justificada. Entre las 22 y 7 horas no se permitirá el uso de las señales sonoras. El uso de sirenas queda reservado para vehículos pertenecientes al cuerpo de bomberos, policía y ambulancias públicas en el desempeño de sus funciones específicas.

b) Uso de las luces:

1) En el tránsito y en el estacionamiento deben utilizarse las luces de "alcance reducido". Durante las horas reglamentarias de alumbrado público todo vehículo en tránsito o estacionado debe tener encendidas las luces previstas en cada caso. En las calles cuya iluminación no sea suficiente podrá utilizarse la luz de "alcance medio" que deberá ser regulada de modo que no encandile ni deslumbre.

2) Unicamente entre las 22 y 7 horas deberá utilizarse la luz de "alcance medio" de los faros (luz baja) y sólo en forma de destellos para anunciar la llegada de un vehículo a una bocacalle o encrucijada, para adelantarse a otro vehículo o en cualquier otra circunstancia justificada.

3) Sólo será permitido el uso de las luces de largo alcance cuando por cualquier circunstancia no existiera iluminación pública.

EL CASTILLO DE...

(Viene de la página 11)

y la cruz que pertenecieron a Benedicto XIII; y, finalmente, la habitación donde vivió y murió el famoso antipapa.

El "Papa Luna"

La biografía del temible illuecano, don Pedro de Luna, vulgarmente llamado "el Papa Luna", es extraordinaria. Por las líneas generales de su vivir ejemplarísimo, por el tesón inexorable que puso en la defensa de sus derechos, por la valentía que demostró cuando fue preciso recurrir a la decisiva razón de la espada, y hasta por la misma resistencia que opuso a dejar de latir aquel violento corazón que ardió, noventa años seguidos, con todas las llamas de la ambición y del odio.

Nombrado cardenal por Gregorio XI, don Pedro de Luna llegó a ser arzobispo de Zaragoza, y más tarde, ya viejo, fue elegido Papa, en Avignon, como sucesor del Papa Clemente VI, al mismo tiempo que los cardenales romanos daban posesión de la Santa Silla a Bonifacio IX. Don Pedro de Luna tomó el nombre de Benedicto XIII y prometió solemnemente que, de no concluir con el cisma, renunciaría al papado; mas no cumplió lo ofrecido, y esto le captó la enemistad de Carlos VI de Francia. Sitiado en Avignon, resistió ocho meses, y aun habría hallado recursos para defenderse más tiempo, si un caballero normando, apellidado Braquemont, no le hubiera facilitado los medios de huir. Trasladóse entonces, con parte de sus tropas, a Chateau-Reynard, donde continuó la lucha, y finalmente, teniendo diezmadas sus huestes, emigró a Cataluña. Poco a poco, su estrella iba nublándose. Ya estaba muy caído, cuando don Alfonso V, rey de Aragón, que admiraba su raro talento y el firmísimo acero de su carácter, le otorgó un refugio en el castillo de Peñíscola.

"La figura que vemos erguida sobre ese peñasco —escribe Teodoro Llorente—, es la del Papa Luna. ¡Extraño personaje!... La obstinación aragonesa habíase encarnado en aquel anciano octogenario, que tras una lucha titánica, en la que se mezclaban los fanatismos de la fe con las concupiscencias del poder; las bulas y los breves con los mandobes y los cintarazos; los argumentos teológicos con las intrigas palaciegas; lanzado de su sede avifionesa, después de largos meses de heroica resistencia a las armas de Francia; abandonado de los reyes y de los pueblos; rechazado, al fin, por su gran protector, el dominico Vicente Ferrer; declarado cismático, pertinaz y hereje, en el Concilio de Constanza, sentía hundirse a sus pies el trono pontificio, desplomarse el cielo sobre su cabeza; y revolviéndose contra el cielo y la tierra, en este castillo solitario que le había cedido el maestre de Montesa, encasquetándose tenazmente la tiara y, tendiendo a los cuatro vientos su diestra, santificaba con el anillo del Pescador, declaraba que la Iglesia de Cristo estaba encerrada en esa roca, y que él solo, Benedicto XIII, era el representante de Dios en el mundo."

El cronista conoce la habitación fría, austera, similar a una celda carcelaria, en que el Papa Luna cerró los ojos; y recuerda las cuatro rayas que las patas de su cama dejaron en el suelo; y la mesita de pino en que se ponía a escribir; y la puerta abocada a una escalera que daba acceso a la muralla; y la ventana a que se asomaba a contemplar el mar... Y allí expiró, sin abdicar, a los noventa años de vida y treinta de pontificado. Aquel peñón solitario fue para él lo que el de Santa Elena para Napoleón. En el fiero trance de la muerte, de todos los religiosos y hombres de armas que durante años le habían seguido, sólo dos cardenales le acompañaban y tuvieron para él una oración.

Muerto Benedicto XIII, Peñíscola, que un día tuvo prestigio y resplandores de altar, perdió su paramento. Triste, abandonada, inútil, sin otra vida que la de sus recuerdos, su dolor es el dolor silencioso de las jaulas vacías.

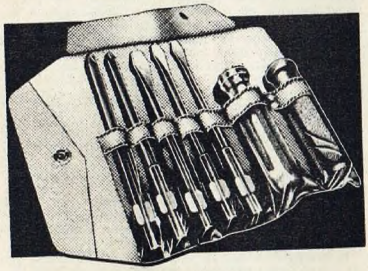
EN CUALQUIER CIUDAD DE

EUROPA
PEUGEOT
"404"
MODELO "1963"
PRECIO DE FABRICA

Entrega de su auto de fábrica a su llegada con el triptico internacional, seguro, etc.
venta simple (plan A)
Garantizamos la reventa (plan B)
Financiamos las operaciones de leasing (plan C)
Informes y condiciones

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS PARA LA REPUBLICA ARGENTINA DE LOS AUTOS
PEUGEOT EN
AUTOEXPRESS
San Martín 170 - Galería Guemes - 1er. Piso Ofic. 105
Tel. 34-5721 - Bs. Aires

EL JUEGO QUE LO SACARA DE APUROS



Compuesto de:
- un mango plástico universal
- un mango probador de bujías
- tres hojas de destornillador
- dos hojas para tornillos tipo "Philips"
- y un estuche plástico

Juego de
DESTORNILLADORES
para automovilistas
DPH
EN CADA VUELTA SACAN VENTAJA
PRODUCTO DI PAOLO SIGNO DE PRESTIGIO

Pídalo en ferreterías, estaciones de servicio y casas del ramo.

DPH LA LINEA MAS COMPLETA EN DESTORNILLADORES

FUE MODIFICADO EL REGLAMENTO DEPORTIVO AUTOMOVILISTA

En la Asamblea Extraordinaria celebrada por la Comisión Deportiva Automovilista Nacional, que preside el capitán de fragata (R) don Ricardo Baranda, el 11 de enero último, fueron consideradas diversas modificaciones al Reglamento Deportivo Automovilista que rige las competencias que se realizan en la República. Las mociones aprobadas, que sirven para actualizar ese instrumento de acuerdo con la experiencia, abarcan diferentes aspectos de las pruebas. A continuación, damos a conocer las modificaciones más importantes introducidas en el Reglamento vigente:

Art. 234. — **TIEMPO BASE PARA LA CLASIFICACION:** En el caso de que la carrera no haya sido precedida de pruebas de clasificación o eliminatorias, se tendrá como tiempo base para la clasificación los siguientes:

a) **EN CIRCUITOS:** El correspondiente a un promedio de 60 kilómetros por hora, sobre el recorrido total.

b) **PRUEBAS DE UNA O DOS ETAPAS EN RUTAS ABIERTAS:** El tiempo base será del 60 % más que el tiempo empleado por el ganador, con un mínimo de cuatro (4) horas, siempre que este tiempo no exceda el 100 % del tiempo empleado por el ganador.

Art. 258. — **FORMA DE EFECTUAR LAS LARGADAS:** Las largadas en todas las competencias, excepto las del tipo Le Mans, deberán hacerse con los motores en marcha y por medio de la propia tracción del vehículo.

Art. 259. — **FORMA DE EFECTUAR LAS LLEGADAS:** En ningún caso podrán cruzar la línea de llegada empujados o remolcados, debiendo hacerlo siempre por su propia autopropulsión o impulso proveniente de la misma.

Art. 260. — **AUXILIO DE VEHICULOS EN RUTAS.** En las competencias para coches de Turismo (Standard), Gran Turismo, Turismo de Carretera y Sport que se desarrollen en rutas abiertas, los coches sólo podrán recibir auxilio exterior para salir de una situación de emergencia como pueden ser: vuelcos, pantanos, zonas anegadas, etcétera, es decir, de aquellas situaciones accidentales en las que el coche no pueda salir por sus propios medios mecánicos. Una vez libres de esta emergencia, los coches continuarán en carrera por sus propios medios mecánicos. Cualquier situación de duda en la emergencia presentada será resuelta por el Comisario Deportivo de la Prueba. En caso de averías mecánicas los coches sólo podrán recibir ayuda de los auxilios propios o eventuales, pero en ningún caso podrán ser empujados o transportados.

Art. 533. — **ARCO DE SEGURIDAD ANTIVUELCO:** Todos los vehículos del tipo monoplaza deberán estar provistos de un arco de seguridad para vuelcos, el que deberá responder a las siguientes condiciones:

a) Que no se encuentre a plomo sobre la cabeza del piloto.

b) Que la altura sea por lo menos de tres (3) centímetros sobre la cabeza del piloto cuando éste se encuentre sentado frente al volante de dirección.

c) Exceder en ancho las espaldas del conductor sentado frente al volante de dirección.

Art. 534. — **CINTURONES DE SEGURIDAD:** Todos los coches de las categorías Turismo (Standard), Gran Turismo y Turismo de Carretera deberán estar provistos de cinturones de seguridad para el piloto y copiloto, quienes obligatoriamente deberán usarlos. Este cinturón deberá reunir condiciones de solidez y estar afirmado al coche en forma tal que asegure su máxima eficiencia en caso de vuelco o fuerte impacto.

EL LIQUIDO PARA FRENOS HIDRAULICOS DEBE CUMPLIR IMPORTANTES REQUISITOS

Por el Dr. ALFREDO PINILLA (del LEMIT)
Para AUTOCLUB

LAS condiciones de seguridad en el tránsito de vehículos automotores están dadas por gran número de factores, que dependen, entre otras cosas, del estado de los mismos. El sistema de frenos es uno de los factores más importantes, y el líquido o "fluido" integrante debe reunir una serie de características mínimas, para que tenga un buen comportamiento en servicio, durante largos períodos de tiempo y en las condiciones climáticas más variadas.

Es obvio, pues, que el automovilista consciente debe optar por el líquido que reúna ese conjunto de requisitos mínimos, aunque su costo sea superior a otros, ya que en problemas vinculados a seguridad, no debe haber duda en cuanto a la elección del material que brinde la máxima seguridad.

Desde el punto de vista técnico, un líquido para frenos hidráulicos debe reunir las siguientes condiciones básicas: debe ser un producto estable que no se descomponga o volatilice, que no congele a bajas temperaturas, que mantenga la viscosidad conveniente a altas o bajas temperaturas y que actúe como lubricante aun a elevadas presiones. Además, no debe ser corrosivo para los metales del sistema de frenos, ni producir deformación de las gomas de las cubetas, ser perfectamente miscible con otros líquidos del comercio y tener cierta tolerancia a la mezcla de agua.

El sistema hidráulico de frenos se impuso en la industria automotriz hace cerca de cuarenta años, y los fabricantes de automotores europeos y norteamericanos, así como la S.A.E., estudiaron el problema de la calidad del líquido empleado en el mecanismo, preparando las correspondientes especificaciones técnicas.

A partir de 1955 el LEMIT (Laboratorio de Ensayo de Materiales e Investigaciones Tecnológicas de la Provincia de Buenos Aires) procedió al estudio sistemático de los líquidos de frenos de producción nacional en comparación con materiales de importación; el resultado de ese trabajo se ha publicado bajo el título "Líquidos para frenos hidráulicos de automotores" (tipo servicio moderado) (1957).

En dicho estudio se evidenció que la mayor parte de los líquidos de frenos elaborados en ese período (1955-1957) adolecían de serios defectos, como ser: excesiva viscosidad, alta volatilidad, elevada acidez, excesiva acción deformante sobre las gomas, aparte de una excesiva corrosión de los metales, especialmente del acero y la fundición. Estos defectos no pueden ser admitidos en materiales que integran mecanismos directamente relacionados con la seguridad en el trásito.

Casi al mismo tiempo, organismos privados se dirigieron a los poderes públicos solicitando se dictase una reglamentación al respecto, y con esta iniciativa y el auspicio del LEMIT, el Instituto Argentino de Racionalización de Materiales (IRAM) se abocó al estudio del problema, formando el Comité técnico correspondiente. En dicho Comité, constituido en 1957 con la representación de los fabricantes de automotores, de organismos estatales y de los elaboradores, se estudiaron las normas IRAM 11.012, 11.013 y 11.014, que se refieren a los métodos de ensayo la primera, y a las características técnicas de líquidos de servicio moderado y servicio pesado las dos últimas, considerando no sólo la experiencia nacional y extranjera en la aplicación, sino también las disponibilidades de materias primas de la plaza local.

En las normas se fijan las características mínimas que deben reunir dichos materiales, y desde 1959 el país dispone de las normas de calidad, que significan un aporte técnico de valor en lo referente a la seguridad del automovilista.

Pese a este esfuerzo conjunto de todos los sectores interesados, aún subsisten en el mercado argentino líquidos para frenos hidráulicos que no se ajustan a la norma IRAM.

El LEMIT prosigue su estudio sobre esos líquidos (tipo servicio pesado), elaborados en el país, y en un simposio sobre industria automotriz a realizarse en los próximos meses, informará sobre el resultado de esos trabajos. Ese tipo de líquido para frenos es empleado por las fábricas de automotores nacionales y es el único admitido por S.A.E. en los últimos años.

Aconsejar al automovilista y puntualizar las deficiencias de los materiales es una necesidad y un deber, cuando éstos, como los líquidos de frenos, están vinculados a la seguridad en el tránsito. Así el usuario sabrá elegir lo mejor, y no adquirirá haciendo comparaciones según precios de productos que tienen distinta calidad. El factor precio del material no puede ser el más importante, si se recuerda que el consumo de líquido de frenos, en condiciones normales, es en general reducido, y su valor no influye en el costo de mantenimiento del automotor.

CURSOS COMPLEMENTARIOS SE PROYECTAN EN LA KAISER

Ante numerosos pedidos efectuados, el Instituto IKA está gestionando ante las autoridades nacionales, el correspondiente permiso para iniciar "Cursos Complementarios" de carácter "Humanístico" y "Técnico", que permitan ingresar a alumnos provenientes de las escuelas de Capacitación, Escuelas Fábricas, Cursos de Perfeccionamiento Nocturno, y alumnos que hayan aprobado el 3er. año del Magisterio, Bachillerato, o provenientes de Escuelas de Comercio. Con esto, IKA entiende que podrá satisfacer los crecientes pedidos de especialización técnica por jóvenes y padres de los mismos, provenientes de dichos establecimientos.

—"Ustedes prefieren vernos así. Es una manera simple de engañarse en el sentido de que los hombres nos son imprescindibles. Sin advertir que cuando más, son apenas un mal necesario. Y agradable.

Los DIOSES estan cansados

Para Laura Escalada, un choque en el Abasto fue la revelación de un nuevo estado de cosas, que ahora una rubia llamada Ewy, un psicoanalista de la mejor escuela y su automóvil han venido a confirmar

Por
LUIS A. COUSILLAS
Para AUTOCLUB

"Después de todos estos años, veo que yo estaba equivocado en un comienzo sobre Eva.
Es mejor vivir con ella fuera del Paraíso, que sin ella dentro".

MARK TWAIN

LA causalidad de esta nota fue el triunfo de Ewy —Eva omnipresente en toda manifestación humana— y la casualidad quiso que una fila de automóviles, aburridamente estacionados frente al edificio de un canal de televisión, sirviera de dócil instrumento para testificar ese acontecimiento sin par de nuestro tiempo que se llama la liberación de la mujer.

El cronista quiso mostrar, por intermedio de Laura Escalada, una nueva manifestación de la mujer, dueña y señora de su tiempo y de su espacio, al comando de un volante. Quiso hacerlo con la cooperación de esa gentil figura que la TV, en sus tardes del sábado, terminó por hacer un poco la integrante de cada hogar porteño; con la muchacha que en "El novio" pudo, como la filosofía, escamotearnos la realidad y retrotraernos al tiempo ideal en que tuvimos una novia, y que en el escenario del Argentino de La Plata y del Colón y El Coliseo de Buenos Aires, se nos ha revelado como una de nuestras mejores cantantes ligeras y como una actriz dueña de un insospechado bagaje de recursos.

Ewy: punto de partida

Pero Ewy y su triunfo, un libro de Theodor Reik, de la más rancia escuela de Freud, sobre la creación de la mujer y la fila de autos estacionados en somnoliente espera, complicaron terriblemente las cosas.

La intención del cronista era... ¿Puede algo el objetivo de un solo ser humano, cuando casi cuatrocientos fracasaron persiguiendo por medio país a una rubia que hizo lo que nadie pudo hacer en más de medio siglo de actividad automovilística?
¿Puede algo un simple periodista cuando a un señor viejo y sabio le da por crear la psicología arqueológica y termina por enredar al propio Génesis? ¿Puede algo un común ser mortal ante la decisión de una joven artista que, en una soleada y melancólica calle de Palermo Chico, decidió dar una lección de cómo se pone de manifiesto la verdadera personalidad?

Ewy fue, pues, el punto de partida. Inútil argumentarle que, del mismo modo que Fangio hay uno solo, como la triunfadora sueca hay muy pocas.

—Ustedes verán —dijo Laura Escalada— cómo lo de las suecas no es sino el común denominador de un estado de conciencia colectivo y de una capacidad que traemos desde la cuna...

Por alguna desdichada y misteriosa ocurrencia, el cronista reparó en el automóvil de la entrevistada.

—Ewy habrá sido capaz de ganarse seis etapas al hilo. Vamos

—Siglos hemos aguardado en vano la llegada del príncipe azul. Ahora tenemos al comando nosotras. A propósito, ¿cuándo comienzan a hacer auto-stop, levantándose gentilmente la pernera del pantalón?

—¡Qué horror! Como la midinette y el can-can, el surgir del baúl es un motivo de la prehistoria. Y después de Ewy, no nos griten más "andá a lavar los platos", en la primera esquina. Que nosotras sabemos manejar y ganar carreras. Y no todos ustedes saben lavar los platos.

a ver si usted es capaz de sacar su auto de la fila, sin el auxilio de la grúa...

La suerte estaba echada. Una significativa mirada puso intención de prólogo a la historia.

—Ustedes están acostumbrados —anunció, con especial énfasis en el "ustedes"— a la pobrecita conductora que pretende sacar su automóvil de la fila empujándolo por el guardabarros; o a la ingenuamente seductora que quiere suplir deficiencias de manejo con una sonrisa estereotipada en el centro de la ventanilla; o a la más o menos audaz que intenta surgir del baúl como una insospechada revelación. No, mi amigo. Esa es la mejor manera de terminar en desencantada desilusión ante la evidencia de que no existe eso: el automovilista ideal que nos auxilie. La necesidad nos ha obligado a esta especie de autoabastecimiento...

Por entonces, el motor estaba en marcha. Laura prosiguió mientras esgrimía un libro:

—Los resultados están a la vista. La victoria de Ewy, argumento que no tiene réplica y esta obra cuya lectura recomiendo.

Hubo que pasar por alto la alusión. Efectivamente, Reik, con el auxilio de la arqueología, la leyenda, la historia y la liturgia, se las ha compuesto para demostrar que nuestro antecesor Adán fue un perfecto consentido a quien hubo que fabricarle una señora —Eva— que más o menos lo soportara, ya que su primera consorte —Lilith— lo tuvo a mal traer y terminó siendo un demonio en los confines del Mar Rojo, donde, maldiciendo a los hombres, la encontraron unos ángeles.

El primer choque

Haciendo los cambios con una mano, blandiendo el libro con la otra y apretando los dientes para dar mayor vigor a la rugiente marcha atrás, bastaron dos golpes de timón para salir victoriosa.

Cierto es que el resto de la fila quedó como el bandoneón de "Pichuco" al filigranar una variación de "La Tablada". Pero el propósito estaba logrado. Hubo algunas protestas en forma de chillidos lejanos al resbalar las cubiertas en el asfalto. Un rezongo de paragolpes en un barboteo de topetazos. ¿Importan los medios, cuando el fin es la victoria?

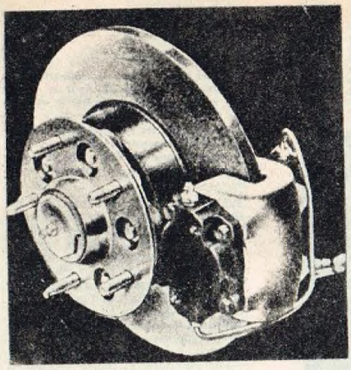
Sobre la amenaza de la partida, terció la pregunta de rigor.

—¿Alguna vez chocó?

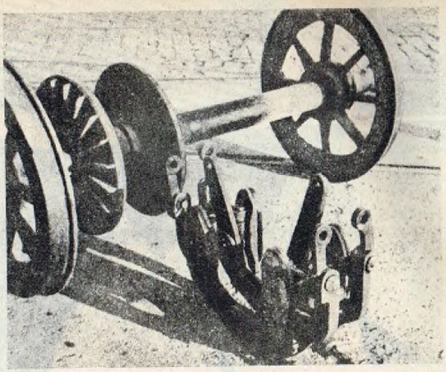
—Sí, una vez. El otro tenía la culpa. Fue en Gallo y Lavalle. Contra un camión de abasto. Yo tenía un coche chiquito... No fue gran cosa. Al camión se le rompió el guardabarros y un pedazo se le introdujo en la cubierta. El conductor se enojó mucho al principio. Pero yo pude llegar a tiempo a mi audición. Venía para el canal. Es curioso. Cada vez que me acuerdo del hombre aquel, pienso en esos grandotes del barrio a los que el más chiquito de la cuadra pone "knock-out" de un solo golpe. Era como asistir al crepúsculo de los dioses...

—Entonces...

(Continúa en la página 90)



El freno a disco Lockheed, con el que vienen equipados algunos coches ingleses como el Sunbeam, M. G. 1.600, etc.



Este freno a disco fue utilizado por algunos tranvías. Posteriormente se abandonó su uso, prefiriéndose el freno tipo "cepo".

Apología del

Por HORACIO R. CASARES
Para AUTOCLUB

DESDE el año 1953, venimos leyendo en todas las publicaciones especializadas y aun en los prospectos de propaganda de algunos automóviles que poseen frenos a disco, las bondades de este sistema que constituye la última palabra en la materia.

En realidad, como sucede con casi todos los últimos adelantos en automovilismo, el freno a disco fue inventado en 1902 por el Dr. Frederick W. Lanchester, quien lo montó sobre un automóvil Lanchester 18 C.V.

El freno era muy parecido a los utilizados actualmente, compuesto de un delgado disco de acero y dos pastillas que lo apretaban. La gran dificultad que su inventor no pudo salvar, a pesar de su larga investigación, fue la carencia de materiales antifricción idóneos. Se experimentó luego con metales, llegándose hasta el cobre, pero invariablemente, empastaban y dañaban las superficies del disco.

Después en 1918, se montaron en las líneas de tranvías de Berlín, Roma y Milán, unos frenos consistentes en un par de discos que aprisionaban una lámina de material antifricción entre ellos. Como se ve, este sistema es muy similar al de un embrague. A pesar de sus óptimos resultados en esos vehículos, se los abandonó posteriormente, retornando al freno de "cepo", que a la vez que frena, rectifica las ruedas.

Frenos sobre la base de embrague

En 1928, los americanos montaron en la transmisión de algunos vehículos industriales, un freno a disco, denominado "True-Stop", idea que fue utilizada en Inglaterra sobre los automóviles AC y Milton. Ya en 1937, el capitán George Eyston usó sobre su Thunderbolt, con el cual conquistó el récord mundial de velocidad, un freno a disco sobre la base también de un embrague.

En este tipo, las guarniciones de ferodo se acercaban al disco por medio de un sistema de esferas que se deslizaban sobre pistas, obteniéndose así un verdadero efecto autofrenante. Este mismo sistema fue utilizado durante la Segunda Guerra en muchos carros blindados y más recientemente en el freno Lambert, con el que venían equipados los modelos "Crown Imperial" de la Chrysler. Pero no se ha difundido su utilización debido a su costo y complicación.

En 1953, comienza la etapa de desarrollo y difusión del freno a disco. Es en ese mismo año que la Dunlop los monta experimentalmente sobre los coches Jaguar "D" de competición, quienes ganaron por cuatro veces las terribles "24 horas de Le Mans". A partir de aquí, se llegó rápidamente a su perfeccionamiento, y hoy no se concibe un auto "Pur Sang" sin frenos a disco; y aún los utilitarios, como en el caso del Renault R 8, los adoptaron.

Esto es, cronológicamente y suscintamente, la historia del freno a disco. Ya es tiempo que expliquemos qué es y por qué es superior al freno convencional de campana.

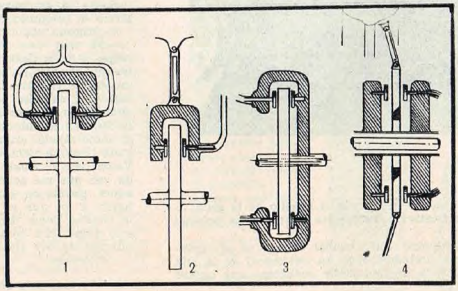
Los frenos de un auto, tienen por objeto detener su marcha. Transforman la energía cinética o de movimiento en calor, que debe ser disipado en el aire circundante. Esta energía de movimiento, depende del peso del vehículo y de su velocidad.

En los coches modernos, el peso tiende a disminuir pero su velocidad es aumentada día a día; de tal manera, crece la cantidad de energía cinética que debe transformarse en calor.

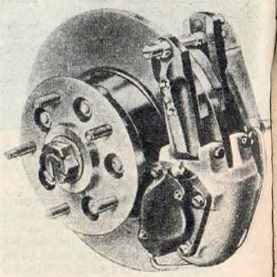
Problemas a resolver

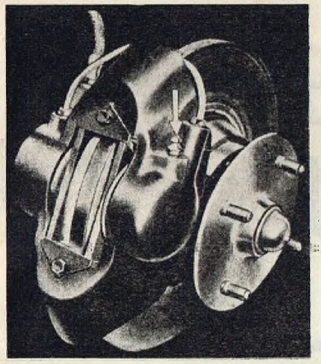
Actualmente el freno más utilizado es el de tambor, que presenta entre otros problemas (dimensiones, peso, etc), el de la disipación del calor.

Este es el sistema que utiliza la Dunlop para aplicar el freno de mano a sus discos.

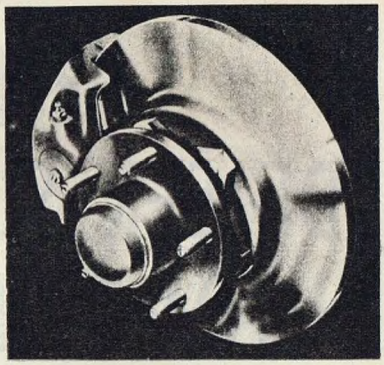


Estos son los cuatro tipos fundamentales en que podemos agrupar los frenos a disco.





Girling exporta este freno a Italia, donde es montado en las rapidísimas Maserati 3.500 G.T. y "5.000".



Dunlop fue la primera empresa que los utilizó con éxito en los automóviles. Este es el que viene montado en los coches Jaguar.

FRENO a DISCO

Este inconveniente se ve aumentado por la concepción de las modernas carrocerías que tienden a cubrir las ruedas, y por la técnica de los nuevos neumáticos de baja presión, que achican las llantas y a la vez las ensanchan, de manera que los frenos están cada vez menos expuestos a las corrientes de aire que los refrigeran.

La temperatura, en los frenos convencionales, hace dilatar las campanas aumentando por tanto la distancia que las separa de la cintas, y de allí el recorrido libre del pedal. Este inconveniente, llamado efecto fading, produce el debilitamiento del freno y hace inconstante su funcionamiento, presentándose, como es natural, después de un prolongado uso del mismo.

Muchas han sido las soluciones que se barajaron, en tren de evitar el fading: pero invariablemente todas presentaron problemas.

Un remedio consistía en el aumento del diámetro de las campanas, para aumentar en consecuencia la superficie radiante; pero como ya dijimos, los nuevos neumáticos de baja presión obligan al uso de llantas más chicas, lo que limita las dimensiones de los tambores Estos tampoco pueden ensancharse demasiado, ya que sobresaldrían de las ruedas.

Otra solución consistió en colocar aletas de refrigeración en el tambor, pero son más costosas, más pesadas y consumen potencia.

También se utilizaron cintas de un material antifricción que calienta menos; pero por sus características requiere una mayor presión en el pedal del freno.

Ventajas del freno a disco

Frente a estos problemas, el freno a disco ofrece indiscutibles ventajas. Posee una amplia superficie de fricción, constituida por las caras del disco, que, por otra parte, son directamene expuestas al flujo del aire. En consecuencia, mientras que en el freno a tambor el calor debe atravesarlo antes de transferirse al aire, en el disco no sucede lo mismo. Con el aumento de temperatura, el disco se dilata y tiende a acercarse a las pastillas del freno y no a alejarse como sucede con los frenos a campana.

Este perno esférico central que conecta la pastilla con el pistón hidráulico, evita el excesivo calentamiento del líquido, que en algunos casos llegó hasta la ebullición.

El agua y el lodo, que la fuerza centrífuga pega sobre la parte interna del tambor, son, por esa misma fuerza, eliminados con facilidad en el freno a disco. Expuesto a largas solicitaciones, la acción frenante no presenta debilitamiento, sino que se mantiene continua, estable y energética.

Ahora bien, todas estas ventajas no fueron logradas de primera intención. Ya dijimos que el Dr. Lanchester, su inventor, no pudo desarrollarlo por falta de materiales antifricción adecuados. Posteriormente, los que lo desarrollaron hasta su forma actual, debieron afrontar varias dificultades. De ellas recordaremos las más importantes.

La temperatura que levantaba la pastilla del freno, llevaba a la ebullición del líquido de freno, mientras que el material del disco se resquebrajaba, llegando a deformarse con facilidad.

El armazón que sostenía el sistema de freno, provocó muchos dolores de cabeza. Si se quería obtener la suficiente rigidez, resultaba muy pesado, y en caso de ser liviano, se doblaba, anulando las ventajas del freno.

Inconvenientes superados

Por fin los dos inconvenientes han sido superados. El primero, lo fue creando una solución de continuidad entre la pastilla frenante y el pistón hidráulico, por medio de un perno esférico central. La investigación hecha sobre los materiales, ha permitido eliminar el de la deformación y resquebrajadura de los discos, mientras que el estudio hecho sobre fuertes aleaciones livianas ha permitido obtener soportes, que, sin ser excesivamente pesados, garantizan absoluta rigidez.

Otro de los obstáculos ya superados, también debido al calentamiento del disco, era, que al estar el disco montado casi sobre el aro exterior de los cojinetes a bolilla, éstos se calentaban en exceso. La solución fue forrar y aislar la parte central del disco. De tal modo, la superficie de rozamiento del mismo no viene a estar sobre el plano de fijación con el eje, aumentándose así la distancia de los cojinetes y la rapidez del enfriamiento.

Hoy, los tres fabricantes más notables de frenos a disco, Dunlop, Lockheed y Girling, están empleando fundición para los soportes y fundición al cromo para los discos.

Los discos de acero con superficie cromada, usado en algunos casos, tienen una mayor absorbencia de energía y un más alto grado de resistencia que los convencionales, pero resultan sumamente costosos.

En aviación se usan directamente discos de cobre, que tienen un alto coeficiente de dispersión del calor; pero, además de ser costosos, se arrulnan fácilmente.

Principios distintos

En la técnica constructiva, las fábricas no siguen principios iguales. Girling usa el cilindro de freno torneado directamente en el soporte; Dunlop y Lockheed, montan el cilindro de aleación liviana fijado a la misma armazón por medio de bulones. Con el primer sistema se hace fácilmente la sustitución del material antifricción, mientras que con el segundo es posible, sobre una misma armazón montar cilindros de diferente sección para obtener esfuerzos frenantes proporcionales a la posición del mismo freno (adelante o atrás).

La duración de los frenos a disco es diversa; pero de cual-

(Continúa en la página 102)

ESTE PUEDE SER SU AUTOMOVIL

Por
F. B. K.

Especial para
AUTOCLUB

Valiant V-200

EL Valiant de Chrysler nació juntamente con el Corvair de General Motors y el Falcon de Ford, como producto de la tentativa norteamericana para contrarrestar la "infiltración" europea en el mercado de los Estados Unidos. Hasta el día en que los "Tres Grandes" tomaron la decisión de construír un automóvil mediano (que para el criterio europeo seguía siendo un coche grande), las dimensiones de los "mastodontes" de Detroit habían ido en constante aumento. El coche tipo norteamericano venía prácticamente creciendo desde comienzos del siglo, y nada hacía prever el momento en que cesaría esta carrera desenfrenada de los diseñadores hasta el infinito.

Se produjo la invasión europea, y Detroit comenzó a preocuparse. Se preocupó a tal extremo que decidió lanzar un nuevo tipo de automóvil que, sin dejar de ser bien dimensionado, resultaba más modesto en sus medidas exteriores e interiores. Fue cuando se creó la palabra "compact car".

Ford optó por un diseño puramente convencional para concebir su Falcon.

General Motors no se apartó mucho de la línea clásica, pero sorprendió construyendo un motor de seis cilindros opuestos ubicado en popa. Así nació el Chevrolet Corvair.

Una concepción atrevida

Chrysler mostró mayor inquietud. Básicamente abandonó los conceptos clásicos, pero buscó algunas soluciones nuevas. Fue, la de Chrysler, una concepción audaz, atrevida. Acaso por ello se decidió llamar el coche Valiant, "el valiente". La carrocería, el diseño del motor, todo, en síntesis, resultó diferente a lo que generalmente se aceptaba o esperaba de un genuino producto de Detroit.

El Valiant V-200 producido en nuestro país por Fèvre y Basset & Chrysler Argentina es el modelo intermedio de las tres variantes que se fabrican en los Estados Unidos; hay un modelo más simple, y otro más lujoso.

El aspecto técnico más sobresaliente del Valiant, es su motor de seis cilindros inclinado. Se entiende por ello que el block está ubicado en forma semiacostada hacia la derecha, de modo que la altura de la unidad propulsora resulta más baja de lo normal. Esto permite diseñar el capot de manera que la "trompa" del auto también resulte sumamente baja. Naturalmente que el motor ofrece detalles técnicos de vanguardia: una modernísima cabeza de cilindros, diseño supercuadrado (carrera de pistón menor que diámetro de cilindro) y excelente para motor que confiere al motor una elasticidad asombrosa. El mayor torque se obtiene a 2400 rpm. con 21,4 kilográmetros; la potencia máxima es de 101 HP a 4400 rpm., y la cilindrada total de 2,8 litros, idéntica a la del Falcon y levemente inferior a la del Chevrolet 400 3,2 litros).

Carrocería revolucionaria

También la carrocería ofrece líneas si se quiere revolucionarias. Se trabajó con miras a obtener una buena aerodinamia, sin descuidar el aspecto general del auto. Así nació un coche de líneas muy singulares que no puede disimular su condición de "bicho veloz". El aspecto en este caso no engaña, puesto que el Valiant es un automóvil realmente veloz, pero con la notable ventaja que significa combinar la velocidad con un consumo de combustible relativamente modesto. En otras palabras: con el Valiant se puede viajar fuerte gastando menos combustible que con otros automóviles comparables.

Valiant V-200

CARACTERISTICAS GENERALES

MOTOR: Seis cilindros, inclinado, 86,3 x 79,3 milímetros; 2987 cc.; compresión 6,9:1; potencia 101 HP-SAE a 4400 rpm.; torque máximo 21,4 Kg. a 2400 rpm.; rendimiento específico 36 HP/litro; válvulas a la cabeza, árbol de levas lateral.

Embrague a monodisco seco, caja de tres velocidades hacia adelante; relaciones de las marchas 2,95:1; 1,83:1 y 1,00:1.

CARROCERIA: Autoportante, con suspensión independiente frontal con brazos "A" y barras de torsión longitudinales; atrás, eje rígido con muelles semielípticos, amortiguadores telescópicos.

Superficie de freno, 990 cm.²; contenido del tanque de nafta 53 litros; rodado 6.50 x 13".

DIMENSIONES: Distancia entre ejes 2700 mm.; largo total 4678 mm.; altura 1356 mm.; peso 1250 kilos (seco, con todo el equipo).

VELOCIDAD MAXIMA: 151 Km/h., velocidad en directa a 1000 rpm.: 32,1 Km/h.

CALCULO DE COSTOS

Valiant V-200 completamente equipado	$ 748.500.—
Patente (capital federal) e impuesto de venta	„ 22.500.—
Seguro (con franquicia hasta el 1 % del valor asegurado)	„ 46.700.—
Subtotal gastos fijos por año	„ 69.200.—
Consumo de nafta (promedio) 10,91/100 Km.; por 20.000 kilómetros o un año	„ 15.260.—
Aceite; consumo estimado 1 litro por cada 1000 Km.	„ 1.060.—
Cambios de aceite, service, etc.; un año aproximadamente	„ 6.000.—
Dos neumáticos	„ 8.000.—
TOTAL GASTOS FIJOS POR AÑO o 20.000 Km. DE USO	„ 99.520.—
COSTO POR MES (promedio)	„ 8.350.—
COSTO POR KILOMETRO	„ 5.—

Echemos un vistazo a la suspensión. Se optó adelante por barras de torsión, y atrás por el clásico eje rígido suspendido por muelles asimétricos. El sistema de suspensión es sencillo, libre de complicaciones y eficiente aun en caminos malos.

En este aspecto hemos acumulado mucha experiencia, puesto que el itinerario del test incluyó toda la ruta del VI Gran Premio Internacional Standard. Hemos pasado con el Valiant por tramos de camino donde, por efecto de los fortísimos golpes que recibía, el coche, al paso por los pozos, saltaba la velocidad que en ese momento estaba colocada. El coche soportó todo esto y mucho más. Trepó por cuestas de 2000 metros y más sin quejas ni que el motor calentase. En tales circunstancias, la segunda marcha resultó de suma utilidad, puesto que permitió acelerar desde 20 Km/h. a la salida de los virajes y llevar el auto hasta 70 u 80 Km/h. hasta entrar en la próxima curva, sin recurrir a la primera ni a la tercera. Esta caja de tres velocidades conformó aun en terreno de lo más sinuoso. También en el tránsito urbano, la caja de tres resultó eficiente merced a la ya señalada suavidad y agilidad del motor y el elevado par motor que el mismo genera a régimen mediano.

Consume poco combustible

Sorprendió el reducido consumo de combustible. Como promedio de un viaje sobre 4600 kilómetros que incluyó todo tipo de rutas y tránsito urbano, obtuvimos un valor de 10,9 litros por cada 100 Km., cifra que debe aceptarse como muy baja considerando la capacidad de carga, la velocidad y las dimensiones del coche. Incluyendo el equipo normal, el Valiant acusa sobre la balanza 1250 kilos. Los frenos son excelentes y de una superficie generosamente dimensionada.

El equipo interno, o sea todo aquello que con-

cierne directamente a la comodidad del viaje, es completo y satisface ampliamente. Los limpiaparabrisas son de velocidad variable; hay un sistema muy eficiente de calefacción; la bocina y las luces son de efecto muy positivo; la aislación de ruidos es perfecta. En cambio resulta un tanto incómodo que la puerta delantera derecha no pueda cerrarse desde adentro, de modo que al bajar hay que echar llave a las dos puertas delanteras, que por otra parte son muy anchas y permiten un acceso cómodo.

El tanque de nafta contiene 53 litros, de modo que, manteniendo un promedio de marcha mediano, se pueden cubrir 400 kilómetros sin reabastecerse.

Aparte de todo esto, la maniobrabilidad del Valiant es realmente fantástica. Con una distancia entre ejes de solamente 2700 mm., se puede estacionar el coche por reducido que sea el espacio y girar por pequeño que resulte el campo disponible. En este aspecto, el Valiant ofrece características casi deportivas, aunque un tanto contrarrestadas por la dirección muy suave, pero sumamente indirecta.

El Valiant V-200 es un automóvil que, sin dejar de brindar a su feliz propietario la comodidad que se encuentra en los coches de lujo, reúne cualidades y dimensiones de vehículo pequeño, ágil, dinámico si se quiere. No tan pequeño, por supuesto, pero sí modesto en su consumo y en su costo de manutención. Un automóvil que lo tiene todo, sin ser de lujo. Un coche sólido, que resiste todo y respaldado por un service excelente en todo el país. El cálculo de costos arroja un índice de cinco pesos por kilómetro, que no es mucho en comparación con otros automóviles más chicos y que están lejos de ofrecer todas las ventajas del Valiant.

TIRADA Y CIRCULACION DE AUTOCLUB

COMO saben nuestros lectores y anunciantes, desde la edición del Nº 6 de AUTOCLUB (agosto de 1962), esta revista es distribuida a todos los socios del A.C.A., inclusive a los "Adherentes" a partir del Nº 8 correspondiente a diciembre ppdo. Además, varios millares de cada edición son destinados al público en general, al canje, a las representaciones diplomáticas y consulares argentinas y extranjeras, a ciertas repartiones gubernativas, instituciones del exterior similares al A.C.A., etcétera.

Por estas razones, la tirada y circulación de nuestra edición anterior fue de 204.000 ejemplares; y de acuerdo con el número existente de socios, más los nuevos cuyas solicitudes de ingreso fueron aprobadas al 23 de diciembre de 1962 y que, en consecuencia, recibirán indefectiblemente esta revista, que es un servicio social, la tirada de la presente edición, correspondiente al Nº 9 de AUTOCLUB, **cuyas cifras están rigurosamente documentadas y avaladas con la responsabilidad del Automóvil Club Argentino, alcanza a 205.000 ejemplares,** según el siguiente detalle:

A) EJEMPLARES DESTINADOS A LOS SOCIOS (al 23/XII/62)		
Honorarios	99	
Vitalicios	5.988	
Plenarios	102.784	
Activos Capital	10.264	
Activos Urbanos	37.289	
Activos Interior	36.039	
Adherentes	4.019	
Total de ejemplares para socios		196.482
B) Ejemplares destinados al público en general		6.000
C) Ejemplares destinados al canje		500
D) Ejemplares de distribución gratuita, con destino diverso		1.500
E) Reserva		518
		205.000

Esta es la tirada - forzosa y documentada - de esta edición de AUTOCLUB, Nº 9, de febrero de 1963

¡HASTA LA VUELTA!

NOS VAMOS A BARILOCHE

Para AUTOCLUB
Ilustró DELFINA BUNGE de ROSA
Por IVONNE LATOUR

NO hubo discusiones sobre la elección del viaje. Esta vez estuvimos todos de acuerdo: iríamos a Bariloche. Por lo demás, para decidirse a viajar hasta ese maravilloso lugar de nuestro país, no se necesita estímulo alguno ni programación especial, porque la sola idea del viaje resulta un incentivo más.

Para este destino existen dos clases de viajeros: los que ya lo conocen y los que van por primera vez. Esto me recuerda una sensación de complejo experimentada años atrás, cuando en alguna reunión se relataban viajes, anécdotas o experiencias en Bariloche: al ser yo interrogada sobre cualquier punto, debía contestar: "No sé, no conozco...". "¡Cómo! —me decían—. ¿No conoces Bariloche?", con el mismo tono que si hubiesen querido insinuar: "Pero, ¿es que no sabes leer?".

Cuando pasé al "bando" de los que conocen Bariloche, me encontré asombrándome de la misma manera ante quien AUN no había ido.

Tal es la fascinación que deja su recuerdo. El que ha ido, no sólo se convierte en propagandista, sino que vuelve allá siempre que puede. Y el que va por primera vez, tiene la oportunidad de admirar uno de los más bellos paisajes de nuestro suelo argentino.

Lagos, montañas, bosques, flores, en pródigo reparto de la naturaleza, ofrecen un deleite para la vista y una sensación sedante a los que huyen por momentos de las ciudades estrepitosas.

Paseos en lanchas a la isla Victoria; a Puerto Blest, etcétera, caminatas por los bosques, excursiones por las montañas, escalas a pie, deslizamiento en funicular. Paseos a caballo. El deporte del esquí, cuando las nieves lo permiten. Hay tanto para ver y gozar, que sería largo de enumerar y siempre quedaría algo por decir.

El bosque de arrayanes, por ejemplo, cuyos árboles atiquísimos, y únicos ejemplares en Sudamérica, es uno de los objetivos dignos de visitarse. Sólo existen árboles de esta especie en Japón y en esa zona; misterios geológicos que los especialistas tratan de desentrañar. Fue allí donde Walt Disney se inspiró para sus dibujos de la inolvidable película "Bambi"; los troncos retorcidos, de coloración rojiza, nos la harán recordar inmediatamente.

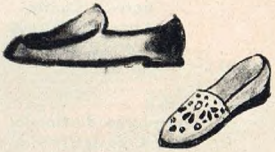
En los cerros que se ven en algunas riberas del lago Nahuel-Huapi, se distinguen macizos de piedra verdosa que se utiliza en la fabricación de lajas y adoquines para construcciones.

Las máquinas fotográficas jugarán un gran papel; no es necesario ser experimentado, pues el paisaje está

Camisa deportiva, manga larga y botones, en color claro. Pantalón con mezcla de stretch-nylon (sólo recomendable para jovencitas o siluetas delgadas). - Vincha en la cabeza. - Sweater de punto, en tonos contraste. Pantalón en gabardina de albene. Pañuelo en la cabeza.

Cartera de raffia o plástico, con manija y bordes de cuero.

Botitas, mocasines y alpargatas de terciopelo con pedrería de colores.



Para los hombres, sombrero de ala corta, de sport, en paja.

Para la noche o baile. Vestido con adorno de flecos todo blanco. - Chal muy liviano de gasa laminada oriental. Vestido con escote profundo en la espalda, de donde caen "biais" formando una especie de capita. Este modelo es para telas muy livianas, como gasa, organza y en color ámbar, amarillo o verde nilo.

siempre delante, ¡casi todos los enfoques dan buen resultado!

Los pintores, lógicamente, se inspiran con tan bello panorama de luz y color. Lo interesante es que, con tales estímulos, aflora el alma de artista que hay en cada persona, haya o no desarrollado sus dotes en alguna rama del arte anteriormente.

Alguno escribirá sus impresiones y tal vez arranque de ahí una escondida vocación de escritor, no percibida hasta ese momento de inspiración.

Lo cierto es que todos disfrutarán, cada uno a su manera y de acuerdo con su temperamento.

No faltarán, además, las fiestas, comidas, bailes, reuniones y agasajos, que serán motivo de un gran despliegue de alegre camaradería.

En estos meses, el clima es muy agradable. Hace calor durante las horas del día, refrescando hacia la caída del sol, siendo algo más frío por la noche. Por eso hay que llevar abrigo; también impermeable, pues suele llover. Las "toilettes" de las damas para reuniones de interior, cocteles, comidas o bailes, pueden ser las habitualmente escotadas, pues hay buena calefacción en los hoteles.

Antes de partir, conviene que hagamos un plan detallado de lo que hay que llevar como vestuario.

Para ellas

Para el viaje, así se vaya en avión, en tren o en auto, lo más indicado será un conjunto de tricot, que no se arruga, no incomoda ni aprieta, y un turbante o gorro de jersey para proteger el peinado. Un impermeable corto, si es posible forrado para usar como abrigo, las protegerá del frío o de la lluvia, según las circunstancias. Como calzado, unos mocasines blandos del tono de la cartera y de los guantes.

En la valija

Para excursiones a pie (muy agradables y tentadoras): pantalón sufrido, tipo "blue-jeans", y toda clase de tricotas.

Para la tarde: pantalones de pana o corderoy, y blusas de jersey bordadas, o de lana con pasamanería, o tejidas en colores, tipo suizo o noruego, blanco y rojo, negro y blanco, etcétera.

Para la noche: hay una gran variedad de polleras muy vistosas, en lana con pasamanería, tejidos de rafia, novedosos géneros de brocado de algodón. Combinar blusas escotadas y completar con un delicado chal de cachemira.

Calzado: botines de cuero, zapatos "trotteur" y mocasines para andar a caballo, caminatas por los cerros y al borde de los lagos. Alpargatas tachonadas de piedras para la tarde, y zapatos de taco para la noche. (No olvidar los "soquetes," para no lastimar los pies con los zapatos de cuero.)

NOCHE DE GALA: toda la fantasía de cualquier punto de reunión del mundo, donde las mujeres quieren poner en valor sus encantos.

Para ellos

En el viaje: pantalón de drill o gabardina color claro; camisa cuello sport; pañuelo de seda al cuello; saco liviano Impermeable corto, con abrigo. Sombrero sport.

En la valija: pantalones sport, según la idiosincrasia y el gusto de cada uno; los hay de muchas telas diferentes; convienen los inarrugables y sufridos. Camisas, remeras, sweaters, incluso camisas de cottelé para tardes frías.

Calzado: cómodo y práctico, y también negro, para la noche. Para noche de fiesta le conviene llevar un saco smocking blanco, con su correspondiente pantalón oscuro.

Para los niños

Lo más conveniente es que usen en todo momento pantaloncitos largos, que pueden ser los "blue-jeans", que evitan que se ensucien las piernas y protegen en caso de caerse en el suelo pedregoso. Camisas vaquero, pullovers y saco sport o camperas completarán su sencillo atuendo.

Para las niñas

Como las mayores, lo más cómodo es formar conjuntos de polleras y blusas o sweaters, especialmente los de banlon. También los pantalones para excursiones y caminatas (1). Un abrigo en color vivo, de lana mohair. Vinchas de stretch para el cabello, y pañuelos de colores, también para la cabeza, cuando hay mucho viento.

Al referirnos al calzado de cuero (para todos), lo indicamos por la conveniencia de proteger el pie, acostumbrado a caminar en el llano. El botín o el zapato tipo "trotteur" evitará luxaciones y torceduras producidas por los desniveles y las piedras.

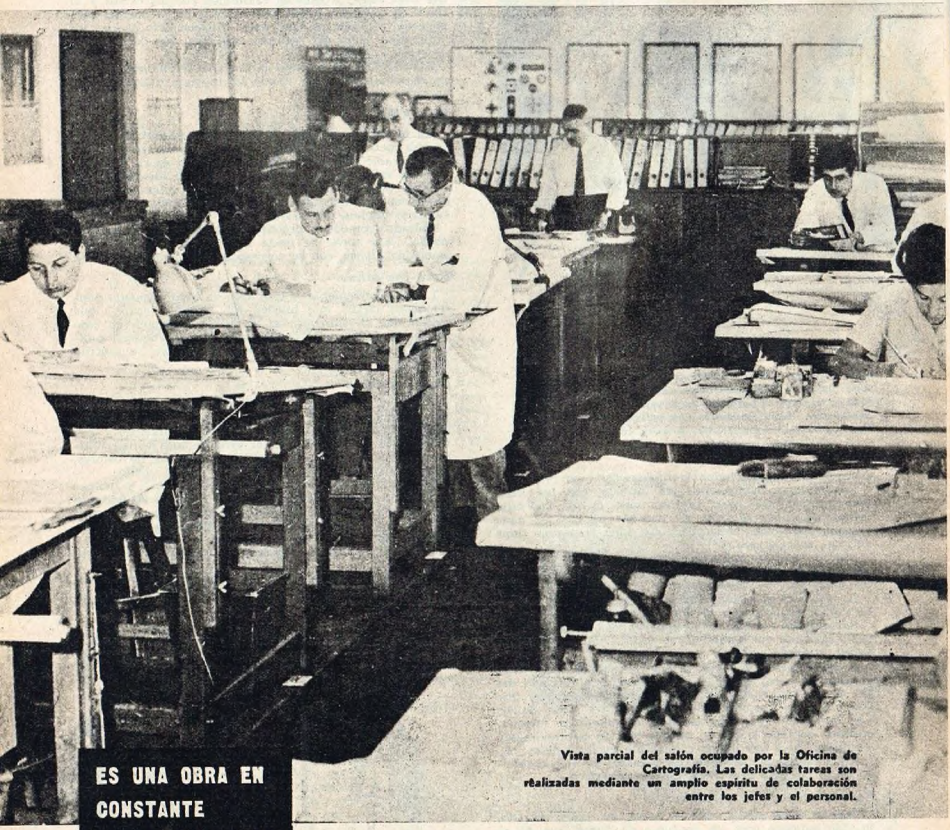
No olvidar los anteojos oscuros: la luminosidad es fuerte

(1) Entre los modelos de pantalones, aparte de los blue jeans, tal vez prefieran los "BERMUDAS", que dejan la rodilla al aire y se usan con medias tres cuartos; son especiales para la montaña.

Impermeable corto o saco de cuero. Turbante de rayón o jersey. Vestido de punto o de tergal. - Cartera grande y liviana

Remera. - "Blue-jeans". Botitas de básquet. Campera. - Gorra.

La División Cartográfi



Vista parcial del salón ocupado por la Oficina de Cartografía. Las delicadas tareas son realizadas mediante un amplio espíritu de colaboración entre los jefes y el personal.

ES UNA OBRA EN CONSTANTE SUPERACION, CUYO PRESTIGIO TIENE RESONANCIA INTERNACIONAL

LA División Cartográfica del Automóvil Club Argentino no necesita presentación.

Su organización cuidada, la calidad del material elaborado, la elevada capacitación del personal que la integra —en todos los planos técnicos y jerárquicos—, hacen de ella un modelo ejemplar, cuyos prodigos frutos traspasan las fronteras de nuestra patria, para merecer reconocimientos en el ancho campo internacional.

Es por ello que no la presentaremos externamente. En cambio, procuraremos mostrar a los lectores cómo se trabaja y qué se hace en la Divi-

ca del A.C.A.

La surtida mapoteca constituye un valioso elemento de consulta.

La foto nos muestra a un dibujante abocado a un trabajo que requiere mucha paciencia, excelente vista y mejor pulso: la separación de colores.

sión Cartográfica del A.C.A. Entendemos que, de ese modo, contribuiremos a hacer conocer y estimar en su verdadera medida y en su justo valor, el esfuerzo que se realiza para la ejecución de un plan, la capacidad personal que se requiere para concretar un trabajo, las innumerables vallas que es necesario salvar, echando mano a un espíritu combativo con clara visión de futuro, para ofrecer las realizaciones en materia cartográfica, de guías de turismo y de señalamiento de rutas camineras, que hoy el A.C.A. se halla en condiciones de proporcionar, no solamente a la masa societaria que lo compone, sino también, y fundamentalmente, al pueblo y a la Nación.

Es nuestro propósito exhibir —por medio de estas líneas y de la nota gráfica que ilustra estas páginas— una visión clara de la conjunción de capacidad, desinterés y auténtica labor patriótica que se esconde en cada una de las hojas de ruta que el A.C.A. normalmente facilita a sus asociados, en cada uno de los postes de señalamiento que se extienden a todo lo largo de la red caminera de la República, en cada mapa y en cada carta geográfica que sale de la entidad.

Algo para recordar

Cuatro décadas integran la historia —no tan larga como fecunda— de la División Cartográfica del Club. Leemos en las ya amarillentas páginas de la revista A.C.A., órgano oficial del Automóvil Club Argentino, Nº 45, publicado en julio de 1922, la relación del proyecto presentado por el entonces miembro de la C. D. de la Institución, señor José A. Castaño, proponiendo: "... el relevamiento y trazado de

El A.C.A. tiene a su cargo la conservación de las señales por él colocadas. En la foto, un operario reacondiciona una señal que había sido deteriorada por la acción de los vientos.

La colocación de señales sobre Educación Vial, tarea que se halla a cargo de la Oficina de Señalamiento, se realiza en concordancia con la gran campaña que viene desarrollando el A.C.A. en tal materia.

caminos, empezando por el de Buenos Aires a Mar del Plata, como así también la confección de cartas, para que los turistas puedan trasladarse con toda comodidad, sin dificultades de ninguna naturaleza, al hermoso balneario, en automóvil".

Y continuamos leyendo: "El proyecto del señor Castaño abarca, además del relevamiento taquimétrico de los caminos, la tarea de ir señalándolos con columnas de un solo tipo, que llevarán en su parte superior la insignia del A.C.A., el kilometraje y todas las informaciones que se consideren útiles para el automovilista."

Y el proyecto deja ya de serlo, para convertirse en simiente vital de una obra de alcances incalculables. A su respecto, "La Comisión Directiva del A.C.A. resuelve: 1º) Apruébase el proyecto de señalización del camino de Buenos Aires a Mar del Plata, presentado por el socio y miembro de la C.D., señor José Antonio Castaño. 2) Créase en la sede social la Oficina Técnica Topográfica, la que tendrá a su cargo: a) El relevamiento de los caminos, confección de estudios y proyectos de señalización, planos de circuitos, etcétera; b) Formación del Archivo Cartográfico del A.C.A., cuadros de caminos, distancias kilométricas parciales y acumuladas, índice general de lugares, villas, ciudades de la República con indicación de distancias entre sí y desde las cabezas de los partidos, redacción de perfiles de altitudes para la información del estado de los caminos; c) La información de orden técnico a los asociados con horas establecidas; d) Todo otro cargo que la C. D. juzgará de su incumbencia. 3º) Asígnase una partida mensual de $ 600 con destino a sueldo del jefe de la Oficina Topográfica. 4º) Designase jefe de esta oficina al señor Vicente Raúl de Rosa, con las facultades y responsabilidades derivadas de su cargo. 5º) Las adquisiciones de materiales y útiles con destino a la realización de este proyecto, deberán hacerse por licitación. 6º) Autorízase a la presidencia para invertir hasta la suma de $ 8.000 en la adquisición del tren de relevamiento, útiles, equipo de campaña, etcétera. 7º) Autorízase a la presidencia para la adquisición de 1.000 señales tipo insignia A.C.A. de acuerdo con el proyecto, como asimismo al pago de los gastos que demandare el mantenimiento del tren de campaña, personal, víveres, etcétera, a razón de $ 50 diarios. Firmado: José A. Castaño; Alberto Fehling; D. A. Basset".

Medalla de oro correspondiente al premio "Doctor Carlos María Biedma", otorgada al A.C.A. por la Sociedad Argentina de Estudios Geográficos.

De ayer a hoy

Entre el amarillo de las páginas comentadas y el blanco de estas otras de AUTOCLUB, se extiende la transparencia de una obra que se agranda, que supera etapas, que depura y perfecciona técnicas, y que se transforma en motivo de justificada satisfacción nacional, al participar, con el inestimable aporte de su experiencia y con la autoridad de sus proyectos, en considerable número de congresos internacionales de cartografía y de turismo. En tal sentido, los trabajos presentados por la División Cartográfica del A.C.A. se hicieron acreedores a elogiosos conceptos por parte de la 4ª Reunión de Geografía e Historia, de la 4ª Exposición de Geografía Americana y de congresos nacionales e internacionales de cartografía y geografía.

Así también, en reconocimiento del valor excepcional de sus publicaciones cartográficas y guías de turismo, el A.C.A. ha sido distinguido con el premio "Doctor Carlos María Biedma", otorgado por la Sociedad Argentina de Estudios Geográficos.

La división cartográfica de hoy

La División Cartográfica del Club, que se halla a cargo del señor Angel Enrique Centuro, secundado por el señor Raúl Harsich, comprende las secciones de Cartografía, Relevamiento, Señalamiento y Guías, de las cuales damos a continuación una relación necesariamente somera, acerca de las vastas tareas que desarrollan.

Cartografía y relevamiento

Cuando se ha dispuesto la publicación de una determinada carta turística, el trabajo previo está reservado a los equipos de relevamiento, que, en sus giras por el interior del país, llevan la misión de recopilar toda la información que resulte necesaria para el viajero.

Dichos equipos son los encargados de concretar lo que viene a constituir la "piedra fundamental" de las publicaciones turísticas. Ello es el "levantamiento" de las carreteras.

Con el auxilio del instrumental

Camiones y rurales integran los equipos afectados a las tareas de señalamiento y relevamiento.

Un operario colocando una señal que indica la existencia de una curva en el camino.

técnico adecuado, el equipo relevador bosqueja un croquis de la ruta que se recorre. En él, se va haciendo constar la existencia de curvas, vueltas y desarrollos (en casos de zonas montañosas), puentes, alcantarilla, pasos a nivel y todo otro detalle oro-hidrográfico que por su importancia merezca destacarse.

La tarea descripta, de carácter eminentemente técnico, se complementa con otra de naturaleza informativa, consistente en la obtención de datos que interesan al turista, por significarle comodidad. Es así como se toma nota de la ubicación de estaciones de servicio, factorías, puestos de abastecimiento para gasolina, establecimientos hoteleros, restaurantes, balnearios, museos, monumentos históricos, bancos, medios de comunicación, etc. Se hace constar, asimismo, la existencia de servicios útiles para casos de emergencia, como ser hospitales, sanatorios y salas de primeros auxilios.

Las publicaciones cartográficas del Club se realizan siempre bajo esta idea directriz: la obtención de datos por el propio personal especializado y en la zona misma. Este sistema permite ofrecer al viajero la información más completa y fidedigna que se le pueda brindar.

Concluída la tarea del equipo relevador, comienza el trabajo de gabinete, es decir, el cartográfico propiamente dicho. El mismo consiste en la preparación, sobre los datos obtenidos por dicho equipo, de los originales de los esquemas, hojas de ruta y cartas. Para ello, se utiliza tipografía adecuada de fácil lectura y signos convencionales aprobados en congresos de turismo y carreteras, para destacar todas las referencias de interés para el turista. Se incluyen, además, los textos informativos complementarios.

Una de las últimas etapas, la constituye la confección de los bocetos en el formato en que deberán ser impresos, con sus respectivos colores.

La impresión es cuidadosamente supervisada por el personal de Cartografía, para que la reproducción de los originales y el ajuste de colores resulten perfectos.

Señalamiento: La oficina que está en todos los caminos

La obra del Club en lo que a señalamiento caminero se refiere, comienza en una época ya distante, que conviene recordar.

En ese entonces, todavía no se habían abierto rutas de turismo al interior del país y las excursiones eran aún temerarias aventuras de unos pocos "inconscientes".

Es en ese tiempo cuando comienzan las tareas de señalización del A.C.A., que empieza a demarcar con medios precarios, mas no por ello menos eficaces, valiéndose de franjas azules y blancas pintadas en los postes, las rutas a Mar del Plata, Tandil, Rosario, Córdoba y Mendoza.

Posteriormente, se van modernizando las técnicas y se adoptan nuevos tipos y sistemas de señalamiento, que consultan las necesidades del país y las convenciones internacionales.

En cumplimiento de convenios celebrados con diversas entidades nacionales, provinciales y municipales, el Club extendió por todos los caminos y ciudades de la Patria su pujante obra de señalización, que comprende, no sólo el emplazamiento de las señales urbanas y rurales, sino también su conservación.

Pero no concluyen allí las funciones de la oficina de señalamiento del A.C.A. Su obra también está referida al buen uso de los caminos y calles del país, tanto por parte de automovilistas como de peatones. Trátase de la Educación Vial.

En cantidades considerables, han sido preparados y publicados folletos, afiches, láminas, cartillas, etcétera, en concordancia con la gran "Campaña de Educación Vial" que viene realizando la Institución.

Por otra parte, la oficina estudia los problemas relativos al trán-

(Continúa en la página 104)

cojinetes

DE BIELA • BANCADA • Y ARBOL DE LEVAS

IN-DE-CO

"La marca de su confianza"

D.I.C.S.A

CASA MATRIZ - Buenos Aires - Calle Montevideo 431 T. E. 49-0254

SUCURSAL ROSARIO - Avda. Corrientes 555 T. E. 66285

La Experiencia

por
ALICIA B. de BRAVO
Para AUTOCLUB
Ilustró SAUL BOROBIO

YO sabía que corría un gran riesgo, que era casi una locura, pero quería hacerlo. Más aún, necesitaba hacerlo para probarme de que era capaz. Y, sobre todo, era mi solución.

Caminaba resueltamente por la acera y cada vez estaba más próximo al lugar.

Contra mis deseos, como retenido por una fuerza superior, mis pasos fueron haciéndose menos rápidos y, por último, me detuve frente a una vidriera, cerca de mi meta.

Yo quería seguir caminando, pero la fuerza me retuvo allí firmemente. Tan tremenda fue la lucha que tuve que sostener contra ella que mi cuerpo temblaba.

Pero salí triunfante, y con paso resuelto, salvé la distancia y entré en la joyería.

Me miré en uno de los innumerables espejos del salón y me tranquilicé. Mi aspecto era correctamente elegante.

Había tenido buen cuidado de que así fuera.

Preparé mentalmente el diálogo, pero no llegué a completarlo. Avanzaba hacia mí un empleado, casi rígido dentro de su impecable ropa. Hizo una inclinación y la pregunta habitual:

—Señor, ¿en qué puedo servirlo?

Una voz fría, anónima, sin matices, se me antojó desconfiada. Yo, de acuerdo con mi plan, carraspeé, vacilé un momento, y dije con un tono un poco turbado, un poco confidente, bajando bastante la voz:

—Necesito un brazalete... algo de calidad, platino... algún brillante...

Al apartar la vista, vi un levísimo gesto en la cara del vendedor y la furtiva mirada que echó a mi mano izquierda. Pero mi anillo liso estaba en el anular.

Con solemnidad, extrajo de la vitrina tres estuches, abrió uno y me miró con aire cómplice.

Era un lazo de platino con cuatro brillantes, una verdadera obra de arte, de finísimo gusto.

Yo sabía que no debía elegir esa alhaja.

Con un gesto indiqué el otro estuche y el hombre, comprendiendo, lo abrió. El modelo era una ancha malla de platino cuajada de brillantes y rubíes, una joya ostentosa, exactamente apropiada para la persona que suponía el vendedor.

Vio mi aire de aprobación y tomó

entre los dedos la etiqueta, pero calló discretamente. Yo pregunté el precio y él, llenando sus pulmones de aire, repuso:

—Trescientos cuarenta y cinco mil pesos, señor.

Fruncí un poco el ceño y me miró desolado.

Señalé con un ademán la vitrina y pregunté:

—¿Puede mostrarme aquellos dos?

Mientras el hombre se volvía, sentí mi corazón golpeándome en el pecho y la respiración se me aceleró.

Era el momento.

Debía actuar ahora. Aprovechar este segundo.

Tendí mi mano hacia el lado y lo tomé conteniendo el aliento. Sentí la garganta reseca y las sienes parecían estallarme. Una discreta tosecita a mis espaldas, me hizo estremecer. Estuve un instante a la expectativa y el hombre se puso a mi lado. El empleado quedó inmóvil con los dos brazaletes en la mano.

Fue un segundo tenso, interminable.

Las miradas se cruzaron interrogantes, alarmadas.

Con un esfuerzo sobrehumano, me rehice, y mirando al empleado, dije:

—Veamos esos.

Se acercó y noté que las manos le temblaban.

El hombre de la tosecita se alejó dos pasos.

Vi que levantaba la cabeza y hacía una levísima seña.

La frente de mi vendedor estaba perlada de sudor.

Con deliberada lentitud, examiné los brazaletes, uno a uno. A través de los espejos vi que un tercer hombre cruzaba el salón y se detenía cerca de la entrada. Todo muy discreto, muy disimulado.

El vendedor me miraba con una rara mezcla de miedo y de estupidez. Estaba blanco como un papel.

Dije con voz un poco alta:

—Llevaré éste —y señalé el lazo de platino con cuatro brillantes.

Di un paso atrás e introduje la mano en el bolsillo interno del saco con deliberada lentitud, y hubo un instante de tensión.

Los tres pares de ojos me miraban, mejor aún, miraban mi mano. Pero yo tenía derecho de hacerlo. Me lo había ganado. Era el dueño de la situación.

Los tres siguieron el movimiento de mi brazo cuando lo retiré del cuerpo y miraron asombrados el objeto negro que tenía en la mano.

Abrí la cartera y dije:

—Firmaré un cheque, pasaré a recoger el brazalete mañana.

Los párpados del vendedor subieron y bajaron varias veces. El hombre de la tosecita se acercó servicial, con la pluma fuente en la mano. Llené el cheque y se lo extendí.

Lo leyó con una discreta mirada y sonrió gentilmente, aliviado.

—Perfecto —dijo—, a sus órdenes, señor. —Y añadió—: Si usted lo prefiere, el empleado llevará mañana la joya a su casa.

—Muy gentil de su parte —contesté. Le di mi tarjeta, saludé y salí, dejándolos sumidos en un mar de dudas.

Cuando di vuelta la esquina, vi a mi chófer que se apresuraba a abrir la puerta del auto. Subí y me eché a reír a carcajadas ante el asombro del chófer. Reí, un poco para aflojar la tensión de los momentos vividos hacía unos minutos, otro poco reconstruyendo mentalmente la escena de la joyería, luego imaginándome la sorpresa de mi esposa al recibir el inesperado obsequio y sólo dejé de reír cuando recordé que la experiencia para el nuevo personaje de mi novela, me había costado la bonita suma de 280.000 pesos.

EL "FRANCO" ES LA UNICA UNIDAD MONETARIA FRANCESA

El Banco de Francia determinó que el "FRANCO" es desde el 1º de enero de 1963, la unidad monetaria francesa.

Su símbolo es la letra "F", y su valor el del "Nuevo Franco".

Desde el 1º de enero de 1963, todos los documentos bancarios y comerciales, deben redactarse exclusivamente en FRANCOS.

Si, el 1º de enero de 1963, alguien poseyera o se le remitiera después de esa fecha, cheques con la mención impresa "BPNF", se le recomienda tachar la letra "N" que figura en esa mención. Lo que no significa, sin embargo, que se rehuse pagar los cheques emitidos a partir del 1º de enero de 1963 en los cuales no se hubiera hecho esa tachadura.

CASTRAULIC "HD"

CON FLUIDO PARA FRENOS Y EMBRAGUE

Responde a las especificaciones de la SOCIETY OF AUTOMOTIVE ENGINEERS OF U. S. A., y aprobadas por el RESEARCH DEPARTMENT - HAYES (INGLATERRA). Producido por los fabricantes de Castrol en base a materias primas importadas. CASTRAULIC termina con las "sopapas hinchadas", "gomas carcomidas" y pedal de freno enganchado.

SALVA COCHE
SALVA VIDA

Distribuidores exclusivos:
EVANS, THORNTON & CIA. S.A.
INDUSTRIAL, MERCANTIL Y FINANCIERA

DEFENSA 465 - T. E. 33-4091
BUENOS AIRES

HOY en la industria del AUTOMOVIL

La crisis actual - Perspectivas en el próximo bienio - Cifras de producción - Proyección de la demanda y posibilidades que ofrece el mercado

Por A. P. L.

Para AUTOCLUB

LA industria automotriz nacional está atravesando por un período de aguda crisis. Siete de las veintidós empresas que fueron autorizadas para radicar capitales ya han suspendido su menguada producción. En otras subsisten conflictos con el personal, déficit presupuestario y, por sobre todas las cosas, desorientación e incertidumbre en las esferas directivas. Es que el error clave de los hombres de empresa que dirigen la industria del automóvil ha sido el optimismo y la falta de adecuados estudios del mercado y previsiones financieras.

Cuando hace cuatro años se pusieron en marcha las máquinas y los engranajes de lo que habría de ser el complejo industrial automotor, se desconocía la capacidad real de absorción del mercado.

Es cierto que los técnicos de la CEPAL (Comisión Económica para la América Latina) señalaban en su informe de Caracas (mayo de 1961), que "en la Argentina, las estadísticas demuestran que casi las dos terceras partes de los automóviles en uso tenían en 1953 una edad superior a los quince años, y que la edad media del parque era cercana a los 20 años". También es cierto que 23 unidades para cada 1.000 habitantes es una cifra pavorosamente baja para un país que, como el nuestro, tiene una elevada población urbana, y es certera la conclusión que nos da el análisis de esas cifras: la Argentina es un mercado ávido de automotores, con un alto número de potenciales compradores insatisfechos, o sea, con demanda insatisfecha. Pero lo que no se analizó con prolijidad, con la precisión que requería, fue la capacidad financiera de absorción de ese mercado potencial, y yo diría también, humana y justamente ávido de autotransporte.

Es que en los últimos años ha privado en la esfera de los negocios argentinos y especialmente en el sector automotor, la fantástica creencia de que se puede producir en términos ideales, manejando cifras ideales para un mercado también ideal.

Se ha creído en la fantasía de desarrollar y expandir hasta puntos de saturación, una industria dentro de una economía en infradesarrollo, sin apoyarla con previsiones estadísticas y dentro de moderados términos de financiación.

Esto lo decimos con cierto dolor, porque nosotros también creímos, y también nos engañamos, al ver el ascendente proceso de nuestra industria. Creímos que, si fue posible producir 32.952 unidades en 1959, 89.338 en 1960 y 136.188 en 1961, no había razones para que se redujera la producción programada para 1962 (213.185 unidades) en un 100 por ciento como se redujo.

Las causas de esta distorsión, de este hiato en el proceso productivo del automóvil argentino, son en parte de orden general y en parte propios de la industria. El receso general de la economía en casi todo el trayecto de 1962 alcanzó por supuesto, a la industria, dada la interrelación de orden financiero y comercial que existe entre este complejo y la economía toda. Pero, aparte de estos factores de orden general, como señalamos, influyeron en el

CRISTALES CURVADOS INASTILLABLES
PARA AUTOMOTORES - VENTA Y COLOCACION
ELIMINACION TOTAL DE FILTRACIONES

Mulé y Cía S.R.L.
PRECIOS ESPECIALES: AGENCIAS Y TALLERES
RINCON 1331-41 T. 23-7044 y T. 26-7004

parate de la mayor parte de las plantas de producción, las imprevisiones respecto del mercado comprador, que forzosamente tenía que reducirse una vez reemplazado el 50 % de las unidades obsoletas en circulación, así como la escasez de divisas y la falta de apoyo crediticio bancario debían contraer los planes de financiación.

Nivel de producción y demanda efectiva

La producción proyectada sobre la base de los estudios de demanda realizados por la Cámara de Fabricantes de Automotores (CAFA) ,alcanzaría a 130.000 unidades en 1963 y a 140.000 en 1964. En términos generales, estas cifras incluyen dos tercios de automóviles y un tercio de camiones. En el cuadro que sigue se puede apreciar que esta producción prevista, conforme con una visión realística del mercado, determinará ventas a precios de usuario por valor de 77 mil millones en el presente año, y de 87 mil millones en el ejercicio de 1964.

Conceptos (*)	Producción Probable Cantidad de Vehículos			Valor de las ventas a precios usuarios		
	1962	1963	1964	1962	1963	1964
				En miles de millones de pesos de 1962		
I) TOTAL	120.000	130.000	140.000	63,2	77,1	87,1
a) Automóviles	79.600	86.300	94.700	38,5	48,2	57,2
b) Camiones y vehículos utilitarios .	40.400	43.700	45.300	24,7	28,9	29,9
II) Empresas adheridas a la C. A. F. A.	47.000	50.700	56.400	20,6	24,7	28,9
a) Automóviles	41.100	44.000	49.200	17,6	20,9	24,9
b) Camiones y vehículos utilitarios .	5.900	6.700	7.200	3,0	3,8	4,0
III) Otras empresas	73.000	19.300	83.600	42,6	52,4	58,2
a) Automóviles	38.500	42.300	45.500	20,9	27,3	32,3
b) Camiones y vehículos utilitarios .	34.500	37.000	38.100	21,7	25,1	25,9

Por otra parte, debemos señalar que las metas de producción proyectadas para el trienio (de acuerdo con el reajuste realista que indica el cuadro) son inferiores a las autorizadas. En efecto, para 1962 se había autorizado la fabricación de 139.415 unidades, pero las plantas de montaje sólo entregaron 88.000 vehículos en los doce meses del ejercicio, en tanto que, para este año (1963), se fabricarán 86.300 automóviles en lugar de los 192.00 proyectados. Para 1964 se había proyectado fabricar alrededor de 200.000 unidades, cifra que ahora se ve ajustada a 94.700.

Esta marcada discrepancia entre la producción autorizada y la proyectada nos indica el vacío que ha creado ese afán veloz de hacer riqueza de algunos pequeños industriales (ya fuera de competencia) y el optimismo de otros que, ante los hechos, ahora están adecuando su producción a cifras reales.

Ventas e importación en el próximo trienio

Las ventas de automotores ascendieron a 63 mil millones de pesos el año pasado, valor que se acrecentará (según conservadores cálculos) este año a 77,1 mil millones, y aún más en 1964, a 87 mil millones de pesos.

Por su parte, el valor agregado al producto bruto interno, que en 1962 alcanzó a 49,8 mil millones, ascenderá a 64,8 mil millones este año y a 79 mil millones el próximo.

Si bien es cierto que tanto las ventas como el producido bruto de la industria automotriz crecerán en este bienio, las compras de material en el extranjero se prevé que decrecerán progresivamente, pasando así, de los 13,4 mil millones de pesos del año pasado, a 12,3 mil millones este año y a 7,4 mil millones en 1964. Esta merma en la importación de partes es consecuencia, sin duda, de la paulatina sustitución de importaciones por partes de automóvil de origen local, lo que determina un considerable y siempre creciente ahorro de divisas.

Este ahorro de divisas es el hecho más positivo que observamos en el proceso industrial automotor. Ahorro de divisas que, como podemos ver en el siguiente cuadro, se traduce en el descenso de las importaciones directas e indirectas, que pasan de los 102,3 millones de dólares del año pasado, a los 41,3 millones previstos para compras en el exterior durante el ejercicio 1964.

NECESIDADES DE IMPORTACION DIRECTAS E INDIRECTAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ (**)
Según los niveles proyectados de producción

Conceptos	1962	1963	1964
	Millones de dólares		
1. Importaciones Directas	102,1	89,1	41,3
a) Empresas adheridas a la C. A. F. A.	28,0	26,4	9,9
b) Otras empresas	9,2	13,4	20,0
2. Importaciones indirectas	9,2	13,4	20,0
a) Empresas adheridas a la C. A. F. A.	3,3	4,2	6,7
b) Otras empresas	5,9	9,2	13,3
3. Importaciones Totales	11,3	102,5	61,3
a) Empresas adheridas a la C. A. F. A.	31,3	30,6	16,6
b) Otras empresas	80,0	71,9	44,7

Ahora bien, al aumentar la participación de la industria auxiliar argentina en el proceso automotor, se elevarán las importaciones indirectas, o sea las destinadas a materiales y accesorios de los proveedores locales. Estas cifras (ver cuadro) pasarán de 9,2 millones de U$S en 1962 a 20 millones de dólares en 1964.

Unas y otras cifras nos indican la tendencia general para este bienio (1963-64): contracción de la demanda que provoca contracción en la producción y en las compras. Por otra parte, nos indica mayor participación de la industria local frente a una acentuada reducción de las importaciones directas y un leve aumento de las indirectas.

En resumen: para 1964 estaremos produciendo automóviles con un 90 % de partes nacionales para un mercado real y numéricamente muy inferior al que se preveía en el año 1959.

(*) Este cuadro fue preparado para la C. A. F. A. para su informe económico 1962.
(**) Fuente: C. A. F. A.

BIBLIOTECA DEL A.C.A.

Hacemos saber a los señores asociados que en la Biblioteca del A.C.A., 6º piso de la Sede Central, existe un servicio de fotocopias, exclusivamente para libros, manuales o revistas existentes en la misma, que funciona los días lunes, miércoles y viernes, de 11.30 a 19, cobrándose los siguientes precios, de acuerdo al tamaño o características de la fotocopia:

Medidas en cm.	Costo m$n.
15 × 21	18.—
21 × 30	29.—
21 × 33	33.—
30 × 42	49.—
21 × 30 (doble faz)	46.—
21 × 33	50.—

(Viene de la página 73

Los Dioses están cansados

—Nada de eso —Laura Escalada adivinó la intención—. Sólo ídolos con pie de barro que ayudan a ser un poco más entretenida la vida y que, por la propia debilidad que manifiestan, se hacen acreedores a mucho amor, a mucho cariño, a mucha devoción... Si se aparta un poquito va a ser mejor. Estoy apurada. Tengo que ir a buscar a mi marido a Ezeiza. Con las dificultades del transporte...

Cómo es Laura Escalada

Se fue. El cronista podría describirla transcribiendo algunas conversaciones ocasionales, en las que Laura Escalada se definió como una mujer más que inteligente, despierta, que no se cree bonita. Que está segura de su éxito, aunque a veces tiene miedo. Que en este accidente tan agradable de su vida, que es ser locutora, no encuentra un obstáculo para ser lo que desea ser: una cantante. Es preferible consignar lo que la crítica ha dicho de ella: que es una de las más completas intérpretes líricas de nuestro medio. Y habría que agregar: con una carrera elaborada con dignidad, con altura, con empeño, con respeto a su arte y a sí misma. Y con todo el vigor y las contradicciones que la juventud pone en el logro de sus causas.

Pero la tarde estaba demasiado melancólica y el cronista prefirió recordar algo que este Reik —tan lapidario— señala en el curso de su disertación. Viene de perillas para esto de los hombres y las mujeres. Más o menos es así: "Tras la cortina de humo mitológico ha surgido la imagen de Eva como diosa terrenal, Tierra Madre, matriz y tumba universal de las plantas, animales y hombres. El narrador yahwista recuerda al hombre la humildad de este origen en la fatídica sentencia: «Pues eres polvo y al polvo retornarás». Volviendo nuestros pensamientos del mundo primitivo hacia el nuestro, y a esta nuestra edad racionalista, podemos maravillarnos de nosotros mismos y de nuestro orgullo estúpido y tozudo. ¡Vanidad de vanidades! El hombre blanco imagina que está hecho de un polvo más noble que el negro, y el pagano de una tierra más valiosa que el judío. El animal macho hombre encuentra motivo para una mayor estima de sí mismo en la idea de que él se reducirá a un polvo mejor que el de la hembra".

Mientras tanto, hay una legítima triunfadora en la competencia automovilística, una joven actriz que conforma una realidad sin atenuantes y, como diría Mark Twain, un mundo que no será un paraíso, pero que es preferible, precisamente por la multitud de Evas.

EL HORNERO . . .

(Viene de la página 35)

ni vende, ni alquila, ni participa en ningún tipo de planes, ni a corto ni a largo plazo. No utiliza jamás un nido ya usado y abandonado, y todos los años construye su casa nueva. Luego que el hornero procrea y los pichones abandonan el nido, éste es ocupado generalmente por gorriones, mixtos, golondrinas o algún caburé. También las comadrejas suelen ocuparlos.

¿Canta nuestro hornero? Sí, el hornero canta; y canta mientras trabaja, que es como cantar dos veces. Su canto es simple, fuerte, vibrante y jubiloso. Las notas rápidas e inarmónicas son repetidas con vigor y al emitirlas, el pájaro mueve todo su cuerpo y extiende las alas y la cola en un repentino estremecimiento, como si el canto fuera más grande que el hornero mismo y lo rebasara en borbollones incontenibles.

Es común que en el canto intervenga la pareja, alternando perfectamente sus rápidas notas. Al lanzar su canto suelen colocarse frente a frente con los cuerpos erguidos, abiertas las alas y la cola, igual que si participaran en una enconada y recíproca agresión verbal.

Pero el hornero tiene también otro canto, que podríamos denominar categoría de aves vigilantes junto con el chajá, el tero y la lechuza. Lo emite ante algún visitante sorpresivo o una circunstancia anormal, aún en plena noche; está compuesto por las mismas notas que el anterior, pero emitidas en forma mucho más espaciada y agresiva.

Además de esta especie típica de la zona bonaerense, existe otra denominada "hornero de copete" u "hornero copetudo" (Furnario cristatus), que se halla desde el oeste de la provincia de Córdoba hacia el NO del país, y construye también su nido de barro, pero más pequeño. De coloración semejante a nuestro hornero, resulta imposible confundirlo, porque es de menor tamaño y con un copete de plumas en la nuca.

Los conceptos y opiniones vertidos por los colaboradores de AUTOCLUB en sus artículos firmados, no expresan necesariamente el pensamiento de la Dirección de esta revista o del Automóvil Club Argentino.

JOSE D. C. RUCCI ES PREMIADO EN UN CERTAMEN DE TURISMO

El 7º Congreso Interamericano de Turismo, ante la declaración de desierto que recayera sobre el Primer Certamen sobre temas de dicha materia, resolvió convocar un segundo concurso de similares características.

Consecuentemente, la Comisión Técnica de Fomento del Turismo, en su tercera reunión celebrada en México en octubre de 1960, y luego el Comité Directivo Permanente de los Congresos Interamericanos de Turismo, aprobaron el reglamento definitivo para un certamen destinado a estimular la preparación de trabajos y estudios útiles sobre el turismo interamericano y la necesidad de promoverlo, como factor que contribuye en gran medida al desarrollo económico, al progreso social y cultural y a las buenas relaciones entre los pueblos de América.

La labor del Jurado —que estuvo integrado por el Sr. J. Stanton Robbins, presidente de la Comisión de Turismo Recíproco (de la Asociación Nacional de Organismos Turísticos de los Estados Unidos de América); el Sr. H. H. Kelly, director de la Oficina de Turismo Internacional de la Secretaría de Comercio de los Estados Unidos, y el Sr. Horacio MacAlpin, delegado del Departamento de Turismo del Gobierno de México— comenzó con la eliminación de 20 de los trabajos presentados, en razón de que no reunían los requisitos establecidos en el reglamento. Los 49 restantes —38 redactados en español y 11 en inglés— fueron objeto de un minucioso análisis en la primera sesión, y en la segunda fueron eliminados los que no se consideraban merecedores de premios. Como decisión final, fueron seleccionados 5 trabajos. Posteriormente, y dada la circunstancia de que 3 de estos últimos revestían tan excelentes méritos y calidad que resultaba imposible la adjudicación del 1º, 2º y 3er. premio, el Jurado decidió por unanimidad considerarlos de igual valor y solicitó de la Secretaría General de la O.E.A. la distribución en partes iguales de la suma total de los tres primeros premios entre los autores de los mismos.

Los trabajos referidos, que llevaban los números 7, 22 y 25, fueron los siguientes, respectivamente: "Fomento del Turismo en las Américas", del Sr. José D. C. Rucci; "A Four Point Program for the Promotion of Tourist Travel in the Americas", de la Srta. Mary Susan Wagner, y "Tourim - Instrument for a Prosperous and Sympatic Hemisphere", de Ann Frances Neville.

Nos complacemos en destacar que el Sr. Rucci —mencionado en primer término— es un alto funcionario del Automóvil Club Argentino. Ello constituye un motivo de justificada satisfacción para la entidad. Pero consideramos que el éxito obtenido por dicho colaborador del A.C.A. en el Certamen de Turismo que nos ocupa traspasa los límites de la institución, para configurar un inestimable y patriótico aporte al prestigio internacional de nuestro país.

El Jurado otorgó también premios adicionales a los trabajos números 30 y 42, denominados, respectivamente: "El Turismo, Cómo Incrementarlo en las Américas", de Francisco Sandoval Vallarta y "Hacia el Mercado Común del Turismo Latinoamericano", de Hugo Adán Rocha.

FUE RENOVADO EL DIRECTORIO DE UNA TRADICIONAL EMPRESA DE AHORRO Y PRESTAMO PARA LA VIVIENDA

BUENOS AIRES BUILDING SOCIETY S. A., empresa fundada en 1904 como Banco de Ahorro para la vivienda y actualmente dedicada al sistema de Ahorro y Préstamo, ha renovado recientemente su directorio.

En consecuencia, el nuevo cuerpo directivo quedó integrado de la siguiente forma: Presidente: Sr. Ricardo Lumi, Vicepresidente: Dr. Andrés Fernández Taboada; Vocales Titulares: Arq. Dante Calderaro; Sr. Néstor Gattoni; Dr. Antonio López; Dr. Roberto Olivero; Dr. Luis Pandra; Srta. Felicia Sochniewicki; Síndico Titular: Dr. Oscar Luis Pelliza; Síndico Suplente: Sr. Carmelo Perrone; Gerente General: Dr. Santiago J. Vicini.

VARIANTES DE UN MISMO TEMA

En el anterior número de AUTOCLUB, nuestro colaborador Sixto Pondal Ríos se refirió a las trabas que se oponen en nuestro país al fomento inteligente del turismo y que terminan por alejar de nuestro suelo a los que llegan con generoso interés, simpatía y cordialidad.

Ahora, sin comentarios, que no los necesita, creemos útil reproducir el contenido de una carta, escrita por una persona residente en Gran Bretaña, dirigida al director de "Clarín" y publicada en las páginas de ese diario en sus ediciones del 2 de enero último. Dice así:

"En Buenos Aires se me habló mucho de las sierras de Córdoba. Deseoso de conocerlas, compré un pasaje con cama para Córdoba, el 19 de diciembre, para el tren de esa noche, pagando 999 pesos. Durante la mañana se me presentaron dificultades que me impedían viajar, y decidí hacerlo el día 27. Me presenté en la estación a las 14.30 para efectuar el canje del pasaje.

"No solamente no existe ventanilla de canje sino que para aceptar mi pasaje de devolución se me efectuó un descuento de 199,80 pesos, agregando además, que al no haber cambio, esa suma se incrementó a 200 pesos.

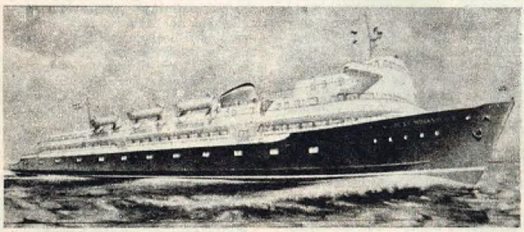
"Para conseguir un nuevo pasaje tenía que volver a hacer cola, esta vez al final de una impresionante fila de personas que, al parecer, viajaban con fechas muy variadas.

"Este hecho, culminando con una serie de situaciones que comenzaron en el primer portal argentino en Ezeiza, me decidió a alterar fundamentalmente mis planes. Voy a pasar el resto de mis vacaciones en un país cercano, en el que el turismo extranjero es bienvenido.

"Según me dijeron las autoridades argentinas en el exterior, el país fomenta el turismo. Mis experiencias —y creo no estar solo— demuestran lo contrario".

Atentamente, R. Lawrence
Londres, Inglaterra

SE INCORPORA UNA NUEVA NAVE



Esta moderna electronave, "Nicolás Mihanovich", ha sido incorporada a la línea Buenos Aires-Colonia, realizando su viaje inaugural el 10 de enero ppdo.

COMERCIO EXTERIOR FRANCO-ARGENTINO

Los intercambios comerciales francoargentinos correspondientes a los 10 primeros meses de 1962, alcanzaron la cifra de 139 millones de dólares, según las estadísticas oficiales publicadas por el gobierno francés.

Las ventas francesas a la Argentina se elevaron a 66 millones de dólares, registrándose así una disminución de 7 millones de dólares con respecto al mismo período de 1961.

Por el contrario, y a pesar de la entrada en vigor del Mercado Común, Francia compró en Argentina por valor de 73 millones de dólares, o sean 22 millones de dólares más que durante los 10 meses de 1961.

MAR DEL PLATA...

(Viene de la página 59)

Y esa señora gorda, que con poco sentido estético y gran candor se agacha a juntar conchillas.

Y una señora más gorda, que en el colmo del optimismo apareció a las 11 de la mañana en la Popular con la factura, el termo, los chicos y... ¡las raquetas!

...¡Y los fotógrafos! Verdadera institución marplatense.

Trabajadores ágiles e incansables, psicólogos infalibles. Van y vienen con su radar profesional, localizando debutantes indecisos, sirenas vanidosas, niños mimados...

También los bañeros, fuertes, seguros y abnegados. Humanos y decorativos.

Está el veraneante que odia la naturaleza. Se cobija bajo la sombrilla, con gran esfuerzo calza su short, pero conserva la camisa sport a muerte. Es arrastrado hasta allí por la esposa, y ajeno a todo lo que le rodea, hace números, cábalas, cálculos, y sobrelleva con resignación las lamentables horas diurnas, para desquitarse con las dulces nocturnas. En el Casino está para él la verdadera emoción, frente al "croupier", impersonal y diestro, dando y quitando la felicidad con un movimiento de su brazo.

...¡Y las vidrieras!... Qué no hay que decir de ellas, fabulosas, tentadoras, brillantes, subyugantes, envolventes y atractivas.

Y para que no nos falten temas para conversar, están las lluvias intempestivas, las adiciones abultadas, el audaz bikini, los niños que se pierden, las palmas solidarias, el flirt intrascendente, el pequeño escándalo y mil cosas que mi pluma, más débil que mi imaginación, no alcanza a captar. Lo hermoso y lo no tan hermoso, que amalgamados hacen de esta ciudad lo que es, nos obliga, año tras año, a sucumbir a su encanto.

Termino mi crónica de entrecasa, y simbólicamente la arrojo en una botella al mar, sin pretensiones naturalmente...

¡Ah!, y me doy prisa porque este año no me saqué todavía ninguna foto en el lobo...

¡Corro a encaramarme!...

SEÑOR SOCIO DEL A. C. A.

El automóvil de su preferencia que usted piensa utilizar en un próximo viaje al extranjero, puede adquirirlo por intermedio de la Entidad con la garantía que respalda la sigla A.C.A.

También, si lo desea, puede obtener servicio de alquiler de autos con o sin chofer.

VIAJES Y TURISMO
1er. Piso - Casa Central

EMOTIVAS PALABRAS SE PRONUNCIARON EN EL BRINDIS DE FIN DE AÑO DEL A.C.A.

En la foto, tomada en oportunidad de la reunión celebrada en el A. C. A. para despedir el año 1962, aparecen el presidente del Club, Dr. César C. Carman; el presidente del Aero Club de Buenos Aires, Ing. Alfredo Turbay; el secretario de la entidad organizadora del acto, Dr. Walter A. Saborido, en momentos en que hace uso de la palabra, y el gerente general de la misma, Sr. Domingo M. Armendáriz.

COMO es tradicional en el Automóvil Club Argentino, un sencillo pero emotivo acto sirvió para despedir el año 1962, uniendo en un mismo brindis a autoridades y personal de la Institución, así como a todos los que de una u otra forma se hallan vinculados a ella.

En la reunión —celebrada en el Salón de Actos de la entidad y que contó con una numerosa concurrencia— hizo uso de la palabra el secretario del A.C.A., doctor Walter A. Saborido, quien entre otros conceptos expresó:

"Durante el año transcurrido, el A.C.A. dio a la Nación un ejemplo de planificación orgánica, de unidad en la orientación y efectiva competencia en la ejecución de sus grandes planes de bien público, es decir, al servicio del país. Lo hemos conseguido merced a la colaboración leal e inteligente de todos: de los automovilistas y de la masa societaria, en primer lugar; del magnífico personal de técnicos, empleados y obreros, que convierten al A.C.A. en un fecundo laboratorio de servicios efectivos y útiles; de los concesionarios de servicios, de los titulares de las estaciones adheridas, competentes hombres de empresa que han percibido cabalmente que, en buena parte, su progreso y desarrollo está vinculado a la creciente excelencia de su atención a nuestros socios; de la dirección administrativa del Club, que ha demostrado en mil y una circunstancias su capacidad ejecutiva y la limpieza de sus procedimientos; en fin, de los altos dirigentes de esta Institución, en sus órganos centrales como en sus filiales y delegaciones, que han exhibido ante la Nación un ejemplo singular de iniciativa creadora y de firmeza sistemática en la orientación y en la realización de los planes concebidos. Todo esto fue necesario para llegar al resultado feliz de este ejercicio, y todos juntos hemos puesto lo mejor de nuestra parte para obtenerlo y para poder celebrarlo con legítima y pura satisfacción."

Acto seguido, pronunció un discurso el prosecretario general del Sindicato Empleados Administrativos del A.C.A., señor Ricardo A. Ferreyra, quien luego de agradecer en nombre del personal las palabras del doctor Saborido, manifestó:

"Señores directivos: pueden tener ustedes la seguridad de que nuestro esfuerzo creador estará siempre a disposición de los mejores planes de expansión y desarrollo que la dirección promueva, puesto que, como ayer, en que sólo teníamos por delante la mirada de un horizonte sombrío y dimos, sin más estímulo que intentar supervivir junto a la Entidad, los mejores frutos de nuestro trabajo, hoy, con un porvenir más venturoso, porque están concretadas sus bases, hemos de seguir brindando con mayor entusiasmo nuestro tesonero esfuerzo en favor de nuestra querida Institución.

"Al hacer mía la expresión de buenos augurios del Sindicato de Trabajadores (SATAC), hago votos, en su nombre y en el mío, por la prosperidad del Club y el bienestar de todos los que de alguna manera componemos la gran familia del Automóvil Club Argentino."

DIRECTORIO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE

Tuvo efecto la asamblea general ordinaria de Industria Automotriz Santa Fe S. A. (DKW-Auto Unión) en su planta fabril de Sauce Viejo (Santa Fe). En la oportunidad se trató y aprobó la gestión realizada por el Directorio, así como también la memoria y el balance general correspondiente al último ejercicio financiero.

El Directorio quedó constituído de la siguiente forma: presidente, Ing. Roberto Huerta; vicepresidente, Sr. Federico De Bucourt; director secretario, Dr. Enrique Eduardo Ariotti; directores: ingeniero Carlos Alberto Mai, señor Francisco Cordara, Dr. Marcelo Julio Louton, Ing. Argentino Castro, Sr. Carlos Alberto Canobbio, Sr. Pedro Daverda, Sr. Arnaldo P. Nasute; directores suplentes: Sr. Carlos A. Sarsotti, Sr. Eloy Viso (h), Sr. Jeremías B. Carbajo, Ing. Emilio Rupilius, Sr. Antonio Miotto; y los señores Eduardo Aragón y Gerold Dohnaleck como síndicos titular y suplente respectivamente.

NUEVA OFICINA DE VIAJES Y TURISMO EN LA FILIAL LA PLATA

Consecuente con el plan trazado por el A.C.A. en materia de turismo, se habilitará en los primeros días del mes de febrero una moderna oficina en la filial La Plata.

Esta nueva agencia, al igual que las ya habilitadas en Mar del Plata y San Carlos de Bariloche, habrá de brindar a los señores asociados un completo asesoramiento sobre turismo en general.

Programación de excursiones por el interior y extranjero, reservas de alojamientos, venta de pasajes aéreos, marítimos y terrestres, venta de automóviles para su entrega en el exterior, son nuevos servicios que se agregan a los brindados por la entidad, tales como la entrega de mapas, planos, hojas de ruta, guías de hoteles, informaciones camineras, etc.

Además, los socios podrán gestionar también toda la documentación internacional para viajar con sus automóviles fuera de nuestro país.

En síntesis, un nuevo eslabón turístico para más y mayores beneficios del A. C. A. hacia su gran masa societaria.

Muy intensa es la actividad que se desarrolla en las instalaciones del Aero Club Argentino en San Justo, que desde ahora pueden ser compartidas por los socios del Automóvil Club Argentino.

Y USTED TAMBIEN PUEDE VOLAR...

Por ELIDA CARLES
Para AUTOCLUB

CUANDO un ciudadano argentino hace hoy, en estos zarandeados tiempos que vivimos, una afirmación como la del título de estas líneas, sabe de antemano todas las respuestas que ha de recibir.

Pero consideremos, por ejemplo, los derechos que usted tiene como socio del Automóvil Club Argentino. Tal vez ignore que el 17 de mayo de 1962 quedó firmado un convenio de reciprocidad entre su institución y el Aero Club Argentino.

¡El A.C.A. y el A.C.A.! ¿Acaso no resulta auspiciosa la igualdad de siglas, para expresar los beneficios y ventajas, que de esta fusión obtendrán los socios de ambas instituciones? Entre otras muchas quiero señalar una por lo importante y agradable: el uso del campo e instalaciones del Aero Club Argentino en San Justo.

¿Cómo se llega a él? Yo no sé en qué lugar de la ciudad vive usted. Así que, ¿qué le parece si nos encontramos en la avenida General Paz? De allí podemos tomar por Provincias Unidas y seguir derecho, hasta encontrar la ruta nacional número tres. Pero si usted, al llegar a la General Paz, descubre que le queda más cerca la avenida Emilio Castro (ya en la provincia, se entiende), tómela, que saldrá ganando, pues aunque decir esto hoy, entre nosotros, parezca casi increíble, resulta también que esta avenida está casi increíblemente bien pavimentada. Por Emilio Castro, que unas cuadras más adelante cambia su nombre por el de avenida Catamarca, se llega al camino de cintura, y dando la vuelta por la misma, muy pronto alcanzará, también usted, la ruta 3. Entre los kilómetros 25 y 26, exactamente a la altura del kilómetro 25,500 de dicha ruta, se encuentra situado el campo de aviación del Aero Club Argentino.

Visítelo, será muy bien recibido y mejor atendido. Encontrará amplio lugar donde estacionar su coche y una gran seguridad para el mismo. Si a usted le gustan los asados y parrilladas, el camping que el A.C.A. le ofrece, y que, por otra parte es uno de los más cercanos a la capital, le brinda la protección de una hermosa arboleda. Sí, en cambio, usted es de los que rehuyen trabajar en sus días de descanso, el restaurante del A.C.A. está a su disposición para comer cómodo, bien atendido y con precios... también cómodos. Por otra parte, una confortable confitería sirve a quienes deseen solamente, después de dormir la siesta del sábado o el domingo en su casa, pasear un poco por los alrededores de Buenos Aires.

Una magnífica y amplia pileta de natación, con sus prácticos y bien planeados vestuarios, le completarán una espléndida jornada de sol, aire, deportes y alejamiento de todo tipo de problemas. Frecuentemente, además, cuando la tarde termina, suele ocurrir que alguien aparezca con una guitarra y cante, generalizándose, entonces, el canto y los bailes de nuestra tierra.

En verano, debajo de los árboles después de un asado, o cómodamente sentado en el restaurante, y en invierno, mirando el cálido y chispeante fuego del hogar

En esta vista aérea puede apreciarse la amplitud de las instalaciones del Aero Club Argentino, frecuentadas por entusiastas de esa apasionante actividad deportiva.

TECNICA

DE TER CO-CHE

QUIEN TE LAVO EL COCHE?

Revolucionario polvo para el perfecto lavado de automóviles a base de siliconas. Práctico, en económicos sobres para 1 lavado NO REQUIERE SECADO.
EN VENTA EN: estaciones de servicio, Automóvil Club Arg. y demás casas del ramo. Zonas disponibles para distribuidores.
Es un producto el viajero Entre Ríos 1714 26-0688

Aprender a volar es más fácil que manejar un automóvil. Los socios de nuestra entidad pueden comenzar disfrutando gratis de un vuelo de bautismo.

y bebiendo una buena copa —porque también hay un excelente bar—, surgirá la conversación amigable y, poco a poco, irá usted acostumbrándose a escuchar relatos, anécdotas e historias del aire, contadas por gente del aire, y es muy posible que se le ocurra un día preguntarse: ¿por qué no volar? Esto es justamente lo que quiero decirle. ¿Usted sabe que uno de sus derechos como socio del Automóvil Club Argentino es poder realizar un vuelo de bautismo y, más aún, seguir el curso de piloto, en las mismas condiciones que los socios del Aero Club Argentino? Alguien puede preguntarse: Y volar, ¿para qué? Cierta vez se me hizo la misma pregunta, y recuerdo claramente mi respuesta: "Porque una tarde cualquiera, allá en mi casi muy lejana infancia, mirando hacia arriba, descubrí que el cielo era algo verdaderamente muy hermoso". Podría agregarse que, desde arriba, las cosas toman una dimensión más cierta, y los problemas diarios adquieren su verdadera medida, dejando de abrumarnos. Pero hay algo más.

¿Usted está seguro que los argentinos vamos a vivir siempre así? No. Créame que no. No está lejano el día en que todos nos pongamos a construir, y como consecuencia, en nuestra maravillosa tierra, se realizará el milagro de recuperación y florecimiento con que otros países, que estaban mucho peor que nosotros, asombraron al mundo. Y cuando esto ocurra, ¿por que no podrá usted también, como en otros países, tener su propio avión y conducirlo como conduce ahora su auto? ¿Le parece muy difícil aprender a volar? No lo crea así. Es más fácil que manejar un auto, sólo que en un avión usted no puede cometer errores. Para eso, para tener una instrucción de pilotaje firme y segura, usted cuenta con el cuerpo de instructores del Aero Club Argentino.

Entonces... como socio del Automóvil Club Argentino, USTED TAMBIEN PUEDE VOLAR.

PARA ESTIMULAR EL TURISMO:
HOTELES BUENOS Y MOTELES ABUNDANTES

Porque el tema implicado en el título es de candente actualidad y de primera importancia para la promoción del turismo en este país, que tanto preocupa hoy al Automóvil Club Argentino, recogemos dos breves pero significativas informaciones publicadas recientemente en el "New York Motorist", órgano oficial del Automóvil Club de dicha ciudad. Esta es la primera:

"Acaba de abrir sus puertas el Hotel «Americana», considerado el más grande del mundo, con sus 50 pisos. El edificio es sencillamente esplendoroso y dispone de 2.000 habitaciones para huéspedes. Su entrada principal tiene acceso sobre la acera este de la 7ª Avenida, cerca de la calle 52."

Y esta es la segunda:

"A través de todo el país (los Estados Unidos), están brotando los moteles a razón de cuatro construcciones terminadas y habilitadas por día. El número total de estos establecimientos alcanza hoy a 63.000 y representan una inversión de 9.000.000.000 de dólares".

RENOVACION DE AUTORIDADES EN EL A.C.A.

DESIGNOSE A LOS INTEGRANTES DE LA JUNTA ELECTORAL

Ante la próxima renovación de las autoridades del A.C.A., han resultado designados para integrar la Junta Electoral, en carácter de titulares, los señores Esc. Ladislao E. Michettoni, doctor Luis N. Lefevre y Dr. Ernesto Vales; y como suplentes los señores Víctor Hugo de Angelo, Esc. Daniel Ferrari y Héctor Mari.

セフアランチン

...trátela terapéuticamente

Estadísticas, científicamente controladas en famosas Universidades Médicas, certifican la acción de la poderosa droga Cepharantin, contra la pelada, alopecia prematura, calvicie, etc.

El integral tratamiento capilar CEPHARANTIN contra la caspa, seborrea y caída del cabello posee fármacos de acción penetrante para desengrasar, vigorizar y rejuvenecer los folículos pilosos.

Por Vd. mismo, por su familia, por sus amigos, Vd. debe tratarse terapéuticamente... y recuerde, CEPHARANTIN puede hacer mucho por sus cabellos.

CEPHARANTIN

JABON - LOCION
FIJADOR - CHAMPU

DISTRIBUYE Mulca S.A.C.I.

AV. SAN MARTIN 5060
T. E. 50-5148-2382

CALENDARIO DEPORTIVO AUTOMOVILISTICO AÑO 1963

ENERO, FEBRERO Y MARZO: Temporada Coches Midget. Pista Ferro Carril Oeste y Pista Roja Bahía Blanca, organizadas por la Asociación Argentina de Autos Midget y Bahía Blanca Automóvil Club.

FECHA	ENTIDAD ORGANIZADORA	LOCALIDAD	CIRCUITO	CATEGORIAS
Marzo 3	Automóvil Club de Mendoza	Mendoza	Autódromo	Fórmula Uno y Standard
Marzo 3	Automóvil M. C. Olavarría	Olavarría	Carretera	Turismo Carretera "B"
Marzo 11 al 17	Automóvil Club Argentino	Buenos Aires	Carretera	Rallye a Bariloche
Marzo 17	Tiro Federal Argentino	Pergamino	Carretera	Turismo Carretera "B"
Marzo 17	Asociación Argentina Automóvil Sport	Buenos Aires	Autódromo	Sport F.L. - Mec. Nac. Fórmulas Uno y Dos
Marzo 24	Asociación Corred. Turis. Carretera	Buenos Aires	Autódromo	Turismo Carretera "B"
Marzo 24	Córdoba Moto Club	V. Carlos Paz	Carretera	Coches Standard
Marzo 31	Automóvil Club Río Cuarto	Río Cuarto	Autódromo	Fórmulas Uno y Dos
Marzo 31	Necochea Automóvil Club	Necochea	Carretera	Turismo Carretera "B"
Abril 7	Club Volantes Entrerrianos	Paraná	Circ. Parque	Fórmulas Uno y Dos
Abril 7	Mar del Plata Automóvil Club	Mar del Plata	Carretera	Turismo Carretera "B"
Abril 7	Buenos Aires Moto Club	Buenos Aires	Autódromo	Coches Standard
	Vicente López Automóvil Club	Buenos Aires	Carretera	Coches Standard
Abril 21	Club Alumni Ensenadense	Ensenada	Circuito	Turismo Carretera "B"
Abril 21	Bahía Blanca Automóvil Club	Bahía Blanca	Autódromo	Fórmulas Uno y Ltda.
Abril 28	Pico Foot Ball Club	General Pico	Carretera	Turismo Carretera "B"
Abril 28	Club Automóviles Sport	Buenos Aires	Autódromo	Sport F.L. - Standard y Mec. Nac. Fza. Libre
Mayo 12	Club A. Jorge Newbery	Venado Tuerto	Carretera	Turismo Carretera "B"
Mayo 12	Marcos Juárez Motor Club	Marcos Juárez	Circuito	Fórmulas Uno y Dos
Mayo 19	Club Quilmes	Tres Arroyos	Carretera	Coches Standard
Mayo 19	Asociación Deport. Automotores	Tucumán	Circuito	Mec. Nacional Fuerza Limitada
Mayo 25	Automóvil Club Mendoza	Mendoza	Autódromo	Turismo Carretera "B"
Mayo 26	Bahía Blanca Automóvil Club	Bahía Blanca	Autódromo	Fórmula Uno
Junio 2	Club Social Argentino	Arrecifes	Carretera	Turismo Carretera "B"
Junio 9	Asociación Argentina Automóvil Sport	Buenos Aires	Autódromo	Coches Standard
Junio 9	Autom. Midget C. Sunchales	Sunchales	Circuito	Fórmulas Uno y Dos
Junio 16	A.M.C. "Ricardo Risatti"	Laboulaye	Carretera	Turismo Carretera "B"
Junio 16	Mercedes Automóvil Club	Lobos	Carretera	Coches Standard
Junio 23	C. Volantes Entrerrianos	Paraná	Carretera	Turismo Carretera "B"
Junio 23	Club Automóviles Sport	Buenos Aires	Autódromo	Suort F.L. - Standard y Mec. Nac. Fza. Libre
Junio 30	Automóvil Club Santa Fe	Santa Fe	Circuito	Fórmulas Uno y Dos
Julio 7	Asoc. Cordobesa Volantes	Córdoba	Carretera	Turismo Carretera "B"
Julio 7	Club Regularidad Interior	Rosario	Carretera	Coches Standard
Julio 7	Concepción Auto Club	Concepción	Circuito	Fórmula Uno y Fuerza Limitada
Julio 14	Asoc. Corredores Turismo Carretera	Buenos Aires	Autódromo	Turismo Carretera "B"
Julio 14	Córdoba Moto Club	Córdoba	Circuito	Fórmulas Uno y Dos
Julio 21	Club Regularidad Interior	Rosario	Carretera	Turismo Carretera "B"
Julio 21	Vicente López Autom. Club	Buenos Aires	Circuito	Coches Standard
Julio 28	Córdoba Moto Club	Córdoba	Carretera	Turismo Carretera "B"
Julio 28	Bahía Blanca Automóvil Club	Bahía Blanca	Autódromo	Mec. Nacional Fuerza Limitada
Agosto 4	Automoto Club Junín	Junín	Carretera	Turismo Carretera "B"
Agosto 4	Esperanza Motor Club	Esperanza	Circuito	Fórmulas Uno y Dos
Agosto 4	Club Social Argentino	Arrecifes	Carretera	Coches Standard
Agosto 11	Automoto Club Chacabuco	Chacabuco	Carretera	Turismo Carretera "B"
Agosto 18	Asociación Marplatense Volantes	Mar del Plata	Carretera	Turismo Carretera "B" (No ganadores)
Agosto 18	Asociación de Automóviles	Rosario	Carretera	Coches Standard
Agosto 18	Bahía Blanca Autom. Club	Bahía Blanca	Autódromo	Fórmula Uno
Agosto 25	Asoc. Argentina Automóviles Sport	Buenos Aires	Autódromo	Sport Fórmulas Uno y Dos
Agosto 25	Hughes Foot Ball Club	Hughes	Carretera	Turismo Carretera "B"
Septiembre 1º	San Antonio de Areco Automóvil Club	San A. de Areco	Carretera	Turismo Carretera "B"
Septiembre 1º	Tandil Auto Club	Tandil	Carretera	Coches Standard
Septiembre 8	Club Atlético de Rafaela	Rafaela	Autódromo	500 Millas Argentinas - Fórmula Uno
Septiembre 8	Automóvil Club Rojas	Rojas	Carretera	Turismo Carretera "B"
Septiembre 15	Club Platense Automov.	La Plata	Circuito	Coches Standard
Septiembre 15	Automóvil Club Pehuajó	Pehuajó	Carretera	Turismo Carretera "B"
Septiembre 22	Club Automóviles Sport	Buenos Aires	Autódromo	Sport Standard y Mec. Nacional Fza. Libre
Septiembre 22	Automóvil Club San Nicolás	San Nicolás	Carretera	Turismo Carretera "B"
Septiembre 28 - 29	Automóvil Club Carlos Casares	Carlos Casares	Carretera	Turismo Carretera "B"
Octubre 6	Club Quilmes	Tres Arroyos	Carretera	Turismo Carretera "B"
Octubre 6	Auto Club Concordia	Concordia	Circuito	Fórmulas Uno y Dos
Octubre 10 al 20	Automóvil Club Argentino	Buenos Aires	Carretera	Gran Premio Standard
Octubre 13	Automoto Club Rufino	Rufino	Carretera	Turismo Carretera "B"
Octubre 19 y 20	9 de Julio Automóvil Club	9 de Julio	Carretera	Turismo Carretera "B"
Octubre 20	Asociación de Automovilistas	Rosario	Circuito	Fórmulas Uno y Dos
Octubre 20	Asociación Argentina Autom. Sport	Buenos Aires	Autódromo	Coches Sport
Octubre 27	Tandil Auto Club	Tandil	Carretera	Turismo Carretera "B"
Noviembre 3	Mercedes Automóvil Club	Mercedes	Carretera	Turismo Carretera "B"
Noviembre 3	Automóvil Club Río Cuarto	Río Cuarto	Circuito	Fórmulas Uno y Dos
Noviembre 3	Córdoba Moto Club	Córdoba	Carretera	Coches Standard
Noviembre 10	Club Compañía General	Salto	Carretera	Turismo Carretera "B"
Nov. 21 al 17/12	Automóvil Club Argentino	Buenos Aires	Carretera	Gran Premio Argent. de Carretera Fórm. "B"
Noviembre 24	Asociación Argentina Automóv. Sport	Buenos Aires	Autódromo	Sport - Fórmulas Uno y Dos
Diciembre 8	Bahía Blanca Automóvil Club	Bahía Blanca	Autódromo	Turismo Carretera "B"
Diciembre 8	Mar del Plata Automóvil Club	Mar del Plata	Carretera	Coches Standard
Diciembre 15	Avellaneda Automóvil Club	Avellaneda	Carretera	Turismo Carretera "B"
Diciembre 22	Asociación Argentina Autom. Sport	Buenos Aires	Autódromo	Coches Sport

El presidente del A.C.A., Dr. César C. Carman, en momentos en que hace entrega del título habilitante a la señora Susana Recondo de Tollo.

La señorita Olga Turati recibe su diploma de egresada, de manos del vicepresidente 2º del A.C.A., ingeniero Mario L. Negri.

LA ESCUELA TECNICA DE CONDUCCION Y TRANSITO DEL A.C.A.

Con destacados relieves, se llevó a cabo el acto de entrega de los correspondientes títulos habilitantes a los alumnos que realizaron cursos en la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito del A.C.A. durante el año próximo pasado. La nota gráfica muestra algunos aspectos parciales de la ceremonia, en la que recibieron sus diplomas alrededor de setecientos graduados.

El presidente de la Comisión Fiscalizadora de Cuentas del A.C.A., señor Federico Lajud, procede a entregar el respectivo título a la señorita Laura Burdel.

La señorita Angélica I. Cincota, abanderada de la Escuela, acompañada por su escolta durante el acto efectuado en la sede del Automóvil Club Argentino.

El representante del ministro de Educación y Justicia, doctor Emilio L. Villarroel, pone en manos de la señora Elvira Raimo de Villegas su correspondiente diploma.

El ingeniero Gabriel A. Lamarque, director de la Escuela técnica de Conducción y Tránsito del A.C.A., haciendo uso de la palabra en el acto de entrega de los diplomas de los egresados de 1962.

QUE ES Y QUE HACE EL BANCO LA CIUDAD

EL Automóvil Club Argentino ha tenido ocasión de conocer ciertos detalles de la organización del Banco Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, en oportunidad de una subasta de alhajas y automotores realizada en los salones de su sede central de la Avenida del Libertador General San Martín, y después en el Salón Internacional del Automóvil, en el local de la Sociedad Rural Argentina de Palermo.

El tema es interesante y tiene singulares implicaciones; por ello, AUTOCLUB resolvió traer una más amplia información para sus lectores, recabando la opinión y los comentarios del Gerente General del Banco Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, don José Antonio González Romero. Damos a continuación la versión fiel de las preguntas del periodista y de las respuestas del alto funcionario del Banco.

Pregunta: Ante todo, nos interesaría conocer la historia del Banco, ¿podría darnos una breve reseña al respecto?

Respuesta: Sus comienzos nacen el 23 de mayo de 1878, en su primera sede de la calle Perú 221, con la denominación de Monte de Piedad de Buenos Aires.

La primera reunión de su Directorio se celebró en el domicilio particular del entonces Director Gerente, señor Eduardo A. Lahitte, eligiéndose en esa oportunidad como presidente al señor Cayetano María Cazón y vicepresidente al señor Basilio Salas.

En el lapso transcurrido —85 años casi— se cumplen distintas etapas y se incorporan diversas actividades bancarias, complementarias de su función esencial, el crédito pignoraticio.

Ha sido siempre preocupación del Banco la mecanización de sus operaciones. Actualmente se está en víspera de incorporar modernas unidades electrónicas para la atención del servicio de Cuentas Corrientes, Cajas de Ahorros y tareas de Caja.

Su denominación actual, esto es, Banco Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, data del 21 de octubre de 1944, en reemplazo de la anterior de Banco Municipal de Préstamos.

P.: ¿El Banco realiza operaciones de préstamos sobre automotores?

R.: En estos momentos, no. Siguiendo la orientación del Banco

El Gerente General de la institución, señor José Antonio González Romero.

Aspecto parcial del museo anexo al laboratorio de Gemología. En él pueden encontrarse interesantes variedades de perlas, piedras preciosas, marfiles etc., así como también singularísimas imitaciones de los mismos.

2

4

3

2

Un nuevo servicio del Banco Municipal: en la sección "Valuación", peritos tasadores proceden a estimar el valor de los objetos que los clientes llevan con tal fin.

3

En el gabinete de "Gemología y Ensayos de Materiales", personal especializado se aboca al riguroso examen de alhajas, perlas, piedras preciosas, objetos de platería, orfebrería, etc. El "Certificado de Reconocimiento y Valuación" que extiende dicho laboratorio pone al cliente a cubierto de cualquier engaño o falsificación.

4

Integrando el instrumental del laboratorio de Gemología se halla este aparato de "Rayos X", que es el único en su tipo en toda América del Sud. Mediante los sistemas de difracción y contraste de sombras, determina con absoluta precisión el origen natural o de cultivo de las perlas.

MUNICIPAL DE DE BUENOS AIRES

Central los créditos se destinan a apoyar las actividades productivas; pero entiendo que el A.C.A. está estudiando un procedimiento que quizá podrá interesar al Banco.

P.: ¿Las actividades del Banco Municipal, están limitadas al ámbito de la Capital Federal?

R.: Sí, excepto en los casos de remates oficiales, en que la acción del Banco llega hasta los límites del país, habiendo realizado subastas en Río Grande, Tierra del Fuego y Jujuy, para citar solamente los puntos más alejados; prácticamente, el Banco puede operar en cualquier punto de la República, porque en esos casos actúa exclusivamente como institución oficial mandataria de entidades oficiales.

En cuanto a la Capital Federal, el Banco presta sus servicios con una casa matriz y ocho sucursales distribuidas estratégicamente, que atienden, además de las operaciones pignoraticias, las comunes de Caja de Ahorros, Cuentas Corrientes y, en algunas de esas dependencias, ciertas operaciones especiales, tales como anticipos sobre productos en frío (aves, huevos y frutas), limpieza y conservación de alfombras, servicio de conservación de pieles en cámaras frías, las que serán ampliadas a medida que la acción social que desarrolla la entidad se vea impulsada por la demanda.

Además, por ser este Banco agente financiero de la Municipalidad, tiene a su cargo la recaudación de los impuestos municipales y opera también, merced a un convenio con el Instituto Municipal de Previsión Social, en el pago de las jubilaciones y pensiones del mismo.

P.: Volviendo a la operación exclusiva y originaria el crédito pignoraticio, ¿podría explicarnos en qué forma evolucionó en este campo, qué nuevos servicios se prestan y qué adelantos técnicos se introdujeron?

R.: Las operaciones pignoraticias comprenden los siguientes rubros: Alhajas, objetos varios, ropas, pieles, alfombras y muebles, en toda su diversidad.

Los tasadores son seleccionados por riguroso concurso, especialmente entre los egresados de la escuela de capacitación recientemente creada.

Las pericias de los técnicos citados, están respaldadas por un laboratorio de "Gemología y Ensayos de materiales", equipado con aparatos de la más avanzada técnica que lo hacen el único de su tipo en Sudamérica.

Dicho laboratorio, a cuyo frente están doctores en química, extiende "Certificados de reconocimiento y valuación" sobre alhajas, perlas, piedras preciosas, platería, orfebrería, etcétera, que ponen a cubierto de engaño y falsificación al cliente que ya posee un objeto, o que se halla en trance de adquirirlo y desea un adecuado asesoramiento.

Además, dicho certificado tiene múltiples aplicaciones, ya sea para las compañías de seguros, que tienen en él un auxiliar de inestimable valor en ocasión de contratar o al tener que hacer efectiva la prima asegurada, ya sea como elemento de investigación en caso de robos, siniestros, etcétera.

P.: El Automóvil Club Argentino puede dar fe de eficaz desempeño de martilleros del Banco Municipal por la actuación que les cupo en los remates ya citados, y sería de sumo interés para nuestros lectores conocer mayores detalles del Departamento de Ventas.

R.: La actual ubicación del Departamento de Ventas data de 1938, en reemplazo de la vieja Casa de Remates de la Av. de Mayo 1073.

Diariamente 12.000 personas frecuentan las distintas dependencias de esa casa. Se dispone de tres salas de remates, que funcionan simultáneamente, con una capacidad total de 1.260 butacas.

Las exhibiciones de los objetos en venta abarcan la planta baja, el subsuelo, tercero y cuarto piso, ofreciéndose en ellas los artículos más variados. El público se ve orientado en ellas por la selección de los objetos a subastar, tarea a cargo de peritos especializados.

El Banco se ha constituido en la actualidad en rector de todo lo relacionado con ventas, no sólo de bienes muebles, sino también de inmuebles, atendiendo a entidades como las Secretarías de Guerra y Aeronáutica, Transporte de Buenos Aires, Gas del Estado, Bancos oficiales, Yacimientos Petrolíferos Fiscales, Yacimientos Carboníferos Fiscales, Marina de Guerra, Empresa Líneas Marítimas Argentinas, Ministerio de Obras y Servicios Públicos, etc.

Las ventas abarcan los bienes más disímiles, desde marcas de comercio, semovientes, aviones, embarcaciones, hasta artículos perecederos, con exhibición en los locales del Banco y en lugares apartados de los mismos.

P.: ¿Cuáles fueron las ventas más importantes que realizó el Banco?

R.: Para el Banco todas las subastas son importantes, teniendo en cuenta su función, pero es evidente que algunas ventas se destacan por sus características o por el monto obtenido.

Tal es el caso del remate de los bienes expuestos en la "Primera Muestra del Salón Internacional del Automóvil", llevada a cabo en el local de la Sociedad Rural Argentina de Palermo, como parte de los festejos realizados en el Sesquicentenario de la Revolución de Mayo, los días 19 al 30 de diciembre de 1960.

Para dar cumplimiento a los compromisos contraídos, resultó valioso el concurso del Dr. César C. Carman, a la sazón miembro de la Comisión Organizadora de la Exposición. Fue necesario habilitar tres turnos diarios de venta, que comenzaban a las 10 horas. Se lograron postores por 618 unidades y un monto de m$n. 826.200.000.

Los comentarios periodísticos emanados de los círculos financieros de Europa, en especial de Suiza, con ese motivo, influyeron en el ánimo de los hombres de negocios, que pudieron así aquilatar el potencial económico del país.

P.: ¿Qué juicio le merece la promoción de ventas del Plan Municipal de la Vivienda, a cargo del Banco Municipal?

R.: Puede afirmarse que el Banco ha prestado su más amplia colaboración para concretar los propósitos de la Municipalidad.

Hasta la fecha se han completado prácticamente los planes correspondientes a los barrios de "Constitución" y "Catalinas Sud", con un total de 2.700 departamentos, y próximamente se iniciará la adjudicación del barrio "Almirante Brown", con 1.700 unidades.

HOMENAJE A LA MEMORIA DE DON ANGEL J. B. BAIOCCHI

El presidente del A.C.A. haciendo uso de la palabra.

CON motivo de cumplirse un año del fallecimiento del Dr. D. Angel J. B. Baiocchi, quien fuera miembro de la Comisión Directiva del A.C.A. y Presidente de la Comisión Asesora de Filiales y Delegaciones, se rindió un homenaje a su memoria en el cementerio de la Recoleta, donde fue descubierta una placa recordatoria.

En el acto, al que asistieron los integrantes de la Comisión Directiva de la entidad y otras altas autoridades de la Casa, como así también familiares y amigos del extinto, hizo uso de la palabra el Presidente del A.C.A., Dr. César C. Carman, quien entre otros conceptos expresó:

"Este acto con que el Automóvil Club Argentino quiere honrar a quien fue uno de los más distinguidos miembros de sus cuerpos directivos, no responde meramente al propósito rutinario de recordar al hombre que trabajó empeñosamente por el prestigio de una institución. Es, sí, un auténtico homenaje a la amistad, a la colaboración inteligente y cordial, al caballero en cuyo escudo se destacó siempre, como timbre que no podían empañar las vicisitudes de la acción, la nota suprema de una lealtad sin retaceos, hecha para el apoyo y el consejo, para los tiempos fáciles como para las horas de incertidumbre e inquietud. Ese limpio culto de lo más apreciable en los altibajos de la existencia, la solidaridad del amigo y del hombre, fue una de las características espirituales de Don Angel, traducida en su conducta llana, transparente e inequívoca."

Luego el Dr. Carman agregó:

"En el ámbito del Automóvil Club Argentino, donde más de cerca pudimos conocer su calidad, la figura de don Angel Baiocchi quedará viviendo como una permanente incitación a mantener las manos activas en la obra buena y el corazón abierto para los hombres que quieran realizarla. Para dar fe de ello, depositamos esta placa en la morada donde halló descanso para su infatigable esfuerzo."

PREPARE SU COCHE PARA LAS VACACIONES

UNA TAREA QUE TODO AUTOMOVILISTA DEBE ENCARAR

Por H. R. C.

Para AUTOCLUB

DESDE que el automóvil se transformó, de una máquina infernal en un vehículo confiable y seguro, todo buen padre de familia, llegado el verano, hace planes para su viaje de vacaciones. Pero el placer de ese viaje puede verse empañado por un desperfecto en el coche. Para evitar éste y otros inconvenientes, es que trataremos de recordarle los puntos claves que debe usted tomar en cuenta al preparar su automóvil.

Aunque sabemos que es usted un automovilista de experiencia, le recomendamos eche un vistazo a esta lista.

MOTOR

a) DEFECTOS IMPORTANTES: Es primordial que los desperfectos más importantes sean revisados y solucionados por su mecánico de confianza.

b) PUESTA A PUNTO Y AFINACION: Dentro de las tareas que corresponden a su mecánico, tenga especial cuidado en que controle la puesta a punto y afinación del motor. Esto le evitará recalentamientos, falta de potencia y consumo excesivo de combustible.

c) BUJIAS: Saque las bujías y fíjese que sean del nivel calórico que corresponde a su coche en verano. Hecho esto, hágalas enarenar y ajuste la distancia (luz) de los electrodos (0,6 mm.). De paso fíjese también en el estado de las arandelas de cobre y el de los capuchones y contactos terminales de la instalación eléctrica.

d) CORREA DEL VENTILADOR: Revise que no tenga melladuras y que su tensión sea la correcta. La correa floja es otra causa de calentamiento del motor (es conveniente llevar una de repuesto).

e) BOMBA Y CAÑOS DE AGUA: Controle que no goteen y repase el ajuste de los anillos que sujetan las cañerías. Respecto de la bomba, escuche atentamente, con el motor en marcha, cualquier posible chirrido del rulemán; en este caso es necesario su reemplazo.

f) DISTRIBUIDOR: Saque la tapa y limpie los contactos con una lima muy fina. Asegúrese que no tenga fisura alguna, y vuelva a colocarla, apretando de paso todos los cables que llegan hasta ella. (Los demás controles del distribuidor corresponden a la tarea de afinado.)

g) FILTRO DE AIRE DEL CARBURADOR: Quítelo y límpielo bien con nafta, renovando el aceite de su interior. Un filtro tapado es causa de mayor consumo y, con el tiempo, acorta la vida de su motor.

h) ACEITE Y FILTRO DE ACEITE: Renueve el aceite del motor, teniendo en cuenta la densidad y tipo que el fabricante aconseja usar en verano. Cambie también el elemento del filtro y lave el pequeño filtro de la tapa de llenado del cárter. De paso, controle en la fosa cualquier fuga de aceite, en las juntas del cárter o tapones de drenado (en caso necesario, cámbielos).

i) BATERIA: Verifique el nivel del electrolito de la batería y su densidad, teniendo ésta que oscilar entre 1275 y 1300. Si el densímetro arroja una cifra menor, conviene una carga lenta de la misma (la carga rápida la recalienta y, por tanto, acorta su vida). Limpie los bornes sulfatados (con agua caliente) y ajuste los contactos. Hecho esto, conviene protegerlos de una nueva sulfatación con una capa de grasa.

j) SISTEMA ELECTRICO: Revise bien todas las conexiones y el estado general de los cables. En cuanto a la dínamo, controle el estado de los carbones y el colector, asegurando luego bien la cinta protectora del mismo. Es conveniente que revise también los platinos del regulador de voltaje (suelen pegarse y causar la quemadura de la dínamo).

k) BOMBA DE NAFTA: Saque la tapa y revise el estado del diafragma (conviene llevar uno de repuesto). Fíjese luego si la bomba está bien asegurada y si las conexiones, cañerías y tanque no sufren ninguna pérdida.

l) BOMBA DE ACEITE: Verifique que la presión de aceite sea la correcta; en caso contrario, haga desarmar y controlar la bomba por su mecánico.

CHASIS Y CARROCERIA

m) DIRECCION: Controle la alineación de la dirección y el estado de los extremos, así como su ajuste.

n) SUSPENSION: Revise en el engrase el estado de las hojas de elástico, amortiguadores, pernos y bujes de suspensión, y su fijación al chasis.

ñ) FRENOS: Verifique el estado general de sus frenos (no olvidando el de mano), el nivel del líquido en la bomba y su regulación. Tenga en cuenta, al agregar líquido, que sea de la misma marca y tipo que el que tenía anteriormente, ya que la mezcla lo corta y pierde sus características (y usted su freno).

o) TRANSMISION: Conviene dar una ojeada a las crucetas y cardán, como también al ajuste y posibles pérdidas en la caja y el diferencial. No olvide tampoco de controlar los respectivos niveles de lubricante.

p) NEUMATICOS: Demás está aclarar que los neumáticos y cámaras deben estar en perfecto estado. De acualquier manera, es conveniente controlar el estado de los picos y bulbos (llevar algunos de repuesto). La presión de los neumáticos debe ser la indicada por el fabricante, y debe tener en cuenta que cuando viaja, el calentamiento de sus ruedas eleva la presión; de manera que lo que usted debe controlar es si se mantiene ésta pareja, ya que si la reduce, cuando detenga su marcha, automáticamente la presión quedará incorrecta.

q) LUCES: Es muy importante que todas sin excepción funcionen correctamente. Las altas y medias deben ser alineadas en una máquina especial (el A.C.A. la posee), y las de posición, stop e indicador de giro no deben sufrir esos parpadeos típicos de una conexión defectuosa.

r) LIMPIAPARABRISAS: Debe funcionar correctamente, y conviene que antes de salir a la ruta, los coloque usted con tranquilidad, ya que en caso de lluvia, no siempre puede detenerse en la banquina para colocarlos, y hacerlo sobre el pavimento es un suicidio.

s) TABLERO DE INSTRUMENTOS: La vida de su coche depende del control que usted tenga del mismo, y, por consiguiente, un instrumento defectuoso lo perjudica. Controle que su funcionamiento sea correcto; dele la importancia que merece.

t) **HERRAMIENTAS Y REPUESTOS:** Usted no necesita más herramientas que las que su coche trae de fábrica, pero deben funcionar correctamente. El gato debe ser revisado antes de partir. En cuanto a los repuestos, no creemos sean indispensables más de los nombrados (correa del ventilador, diafragma de bomba de nafta y bulbo para las cámaras), pero es conveniente llevar otros, tales como: platinos, elementos de filtro de aceite, bujías, caños de agua, fusibles y algunas bombitas de luz, así como una lata de líquido de frenos, una lata de aceite aislador, alambre y una lámpara portátil o linterna.

Si usted tiene la prudente paciencia de cumplir con toda la lista, sin pensar ni una sola vez mal de quien escribió esto para su seguridad, viaje tranquilo, que si no supera los 80 Km/h llegará a cualquier parte.

APOLOGIA DEL FRENO A DISCO

(Viene de la página 75)

quier modo, muy superior a la de los frenos a tambor, (promedio tres veces más). Dadas las características constructivas del freno a disco, el área expuesta a la acción del material antifricción es muy inferior a la de un freno a campana, de manera que, como es evidente, la presión debe ser mayor.

Esto, en efecto, puede alcanzar hasta los 1.800 kilos, valor que no es fácil de obtener sin requerir un excesivo esfuerzo del conductor; dado que no se puede recurrir a los cilindros de gran diámetro, a causa de las limitaciones impuestas por el espacio, el peso y el costo.

Por fortuna, el problema ha encontrado solución en las mismas características del freno a disco, ya que la ausencia de juego en el sistema de comando y la independencia de la dilatación, consisten una luz mínima entre disco y pastilla. Así el pequeño movimiento de éstas puede ser efectuado con un amplio recorrido del pedal de comando, obteniéndose con la ampliación del movimiento, una correspondiente reducción del esfuerzo. Por supuesto, la utilización de un servo-freno, disminuye todos estos problemas.

Los tres fabricantes más importantes han tomado caminos diferentes para lograr esa luz mínima entre disco y pastilla. Girling, teniendo siempre un levísimo contacto de las pastillas con el disco; Dunlop, creando un dispositivo automático, que conserva una distancia constante de 0,25 mm., y Lockheed, con un dispositivo de escape que evita el retorno del pistón, a medida que el recorrido se alarga.

Todavía no se ha unificado el formato de las guarniciones para tal tipo de freno, dedicándose los fabricantes a conservar la proporción (actualmente casi 1/6), entre la superficie del disco y la de las pastillas.

El problema del freno de mano lo resuelto por la Dunlop, montando una serie separada de soportes y pastillas en los frenos posteriores, lo que aumenta el peso y el costo. Por eso Girling, en tren de simplificar, coloca discos adelante, donde se transfieren dos tercios del esfuerzo frenante, y tambores atrás con frenos de mano convencionales. Lockheed ha sugerido últimamente montar el freno de emergencia en la transmisión.

Cuatro tipos fundamentales

Actualmente, los frenos a disco pueden agruparse en cuatro tipos fundamentales:

1º) Los construidos por Dunlop, Girling y Lockheed, consistentes en un disco contra el que presionan dos pastillas, accionadas por comando hidráulico. De tal modo, cualquier imperfección en la superficie plana del disco, es compensada por el equilibrado hidráulico que se establece en las pastillas (figura 1).

2º) Los montados sobre los coches de carrera Vanwall y algunos norteamericanos, pudiéndose clasificar en este grupo, aunque tienen algunas variantes, los del Citroen DS e ID 19; consisten en un disco y un soporte portapastillas oscilante, fijado a la punta de eje por unas pequeñas bielas. De las pastillas, una es fija y la otra recibe el impulso hidráulico. Las eventuales imperfecciones en la superficie plana del disco, son compensadas por la oscilación de todo el armazón portapastillas sobre sus bielas (figura 2).

3º) Los construidos por Messier y montados sobre los coches de carrera Gordini.

Consisten en un disco que corre sobre una estría y un grueso portapastillas, sobre el cual van fijados dos pares de pastillas diametralmente opuestas; cada par está formado por una pastilla fija y una comandada, como en el segundo tipo. Las imperfecciones del disco, son compensadas por su desplazamiento sobre las estrías. Este sistema tiene el inconveniente de requerir un grueso y pesado portapastillas, que corre diametralmente de un extremo al otro del disco (figura 3).

4º) Dos experimentados por la General Motors en los coches a turbina Firebird II.

Consisten en un disco que no es fijado al centro como en los tipos anteriores, sino por medio de bielitas diametrales, al borde de la llanta de la rueda.

Se desconocen sus resultados, pero parece que es necesario más de un juego de pastillas y que la duración de las bielitas no es satisfactoria. Es evidente, que tal sistema tiene la ventaja de no recalentar los cojinetes y el eje, llevando también el esfuerzo frenante directamente a las ruedas.

Los frenos a disco no han llegado todavía a su perfección total. Se está haciendo otros estudios; pese no obstante, en el estado actual, constituyen por su seguridad y eficacia, un paso adelante en el importante problema de los frenos del automóvil.

UN REPARTO DE JUGUETES POR EMPLEADOS DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

Concretando una feliz iniciativa del Sindicato de Empleados Administrativos del Automóvil Club Argentino, que realizó una colecta entre el personal para recaudar fondos con el objeto de llevar juguetes a los niños necesitados, en ocasión de las tradicionales fiestas, un grupo de empleados se trasladó a diversos lugares de nuestra ciudad, con atuendos —por cierto— bien diferentes de los que usan en el ejercicio de sus funciones.

VIAJAN A ALEMANIA DIRECTIVOS DE AUTO UNION

El presidente de Auto Unión Argentina, Ing. Roberto Huerta, partió acompañado por el Ing. Carlos Alberto Mai, director de la Empresa y el gerente de finanzas de la misma, Dr. Andrés de Darás. El viaje de estos industriales tiene por objeto completar en la Empresa matriz de Alemania, los planes de ampliación y diversificación de la fábrica argentina en su planta industrial de Sauce Viejo, instalada en la provincia de Santa Fe.

POR TIERRAS DE...

(Viene de la página 41)

reposo, más lleno de eternidad que el de los cementerios, los indios, moviéndose sobre sus pies descalzos, tienen un andar fantasmal.

Son las tres de la madrugada cuando hacemos alto para calentar un poco de café. Mojados de rocío, los hierbajos y las ramas que queremos encender arden trabajosamente; pero prenden al fin, y en la doble oscuridad de la noche y del bosque la fogata rojea, bienhechora y risueña. Ya recobrados volvemos al camino. Esta vez las antorchas flamean entre espirales de humo negro, y a su reflejo sanguinario los rostros parecen más descoloridos y más siniestros los machetes.

—¡Jam-baley!... —grita el guía.

Y este vocablo, repetido una vez y otra... y otra... rueda, semejante a una piedra, monte abajo.

Inesperadamente se produce una ficción óptica superior a toda fantasía y descripción. Las nubes han extendido, a nuestro alrededor, una especie de mar semi-azulado, semilechoso, que la carencia completa de viento deja en absoluta y fascinante inmovilidad; y de este mar quimérico, a lo lejos, las cumbres de los volcanes que circundan al Sin Igual —son más pequeñas que él—, emergen como islotes. La visión es de una rareza alucinante. Arriba el cielo limpido, aljofarado de estrellas; frente a nosotros, a nuestro nivel, el piélago de nubes quietas, impregnadas de claridad sidérea, y entre ambos abismos, las cimas, similares a rocas; y completaba el hechizo soberano del paisaje el resplandor de las luces de La Antigua, que iluminando las nubes, desde abajo, producía un maravilloso "claro de luna". El espacio convertido, a nuestros pies, en un mar quieto, sin olas, y el volcán convertido en playa. Mis ideas se nublaban y sentí deseos de lanzarme de cabeza al vacío. Después del deslumbramiento, del éxtasis, mejor dicho, en que me sumió aquella visión de ensueño, ¿qué podía interesarme, horas más tarde, la belleza vulgar del amanecer?

Eran las siete de la mañana cuando conquistamos la cumbre, desde donde alcanzamos a ver las dos inmensidades azules del Atlántico y del Pacífico. Allí almorzamos, y ya entre dos luces, regresamos a La Antigua.

Despacio, mientras cenábamos, Escalón y yo pudimos convencer a don Gabino de que los guías no nos traicionaron, de que nuestras cabalgaduras eran buenas, de que no sentimos el "mal de las montañas", y consiguientemente, que no tuvimos necesidad de recurrir a ninguna droga; y, finalmente, que no vimos nieve, ni indios brujos, ni tigres...

En verdad que, para subir al Sin Igual, necesitamos un valor rayano en lo heroico; aunque no para subir, precisamente, sino para desoír a cuantos, cándidamente, nos aconsejaban que no subiéramos.

Marche un Arroz con Mejillones

(Viene de la página 63)

genio. Sin siquiera imaginar que ni tendría la más mínima escapatoria, la pobre mujer dijo:

—¡Si ustedes tuvieran un pollo, verían qué arroz con mejillones les hacía!...

Pollos, evidentemente no había allí. Pero..., ¿qué clase de bichos eran aquellos que picoteaban ahí cerquita?...

—Avutardas —dijo alguien.

—Y creo que son comestibles —apuntaló otro.

Ellos también llevaban una escopeta, como es lógico. Y como había que darle su oportunidad a la señora, ahí no más uno la emprendió a escopetazos con las incautas aves. Al rato, tres avutardas de carne un tanto rojiza, pero bastante sabrosa, cooperaban con los mejillones para brindarles un inolvidable día de vacaciones. Y lo que es más importante... ¡Justo un día antes de llegar bien descansaditos a empezar sus vacaciones!

ANUNCIE EN AUTO CLUB SU TIRAJE DE 205.000 EJEMPLARES

ES TOTAL GARANTIA DE EFICACIA VENDEDORA

"BRILLO" SOLAR para el automóvil y el hogar

PRODUCTOS Grumete

LUSTRA: AUTOMOVILES, HELADERAS LAVARROPAS MUEBLES ETC.

LIQUIDO PARA ENCERAR CON SILICONES Nº 13

REPELE EL AGUA, POLVO Y HOLLIN.

LUSTRE LIQUIDO Nº 16

LIMPIA, LUSTRA Y ENCERA EN UNA SOLA OPERACION

CERA PARA LUSTRAR Nº 18

ABRILLANTA TODA SUPERFICIE PINTADA A LA PIROXILINA, LACAS, ESMALTES, ETC.

PASTA PARA PULIR Nº 14

PULE Y LIMPIA SUPERFICIES PINTADAS A LA PIROXILINA, LACAS, ESMALTES, ETC.

LIMPIAMANOS SIN AGUA

LIMPIA PROFUNDA Y SUAVEMENTE LAS MANOS MANCHADAS DE ACEITES, GRASAS, ALQUITRAN, PINTURAS, TINTAS GRAFICAS, ETC.

SOLICITELOS EN: ESTACIONES DE SERVICIO, GARAGES, BAZARES Y FERRETERIAS.

GOFFRE, CARBONE y Cía. S.A.C.I.

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

ROSARIO · CORDOBA · TUCUMAN · B. BLANCA · MENDOZA · M. del PLATA

La ORGANIZACION más GRANDE al SERVICIO del AUTOMOTOR

LA DIVISION CARTOGRAFICA . . .

(Viene de la página 85)

sito automotor, con el objeto de proponer soluciones adecuadas de los mismos a las respectivas autoridades.

La oficina de guías

La tarea fundamental de la oficina de Guías consiste en la recopilación de datos, actualización de los mismos y redacción de los textos que incluyen todas las publicaciones del A.C.A.

Una vez bocetada la futura publicación por la oficina de Relevamiento, la de Guías comienza a recabar de distintas fuentes responsables del país todo tipo de información útil sobre los lugares a describir.

Al nivel actual de sus actividades, la oficina de Guías del A.C.A. cuenta con un archivo de material informativo que permite realizar cualquier tipo de publicación turística, como así también con un "stock" fotográfico de alrededor de 5.000 motivos.

Recientemente —y luego de un minucioso y paciente trabajo de actualización—, se ha lanzado a publicidad la Guía de Hoteles de la Argentina, con detalles sobre alrededor de 4.000 de esos establecimientos, ubicados en cerca de 700 localidades del país.

Algunas cifras elocuentes

Una idea clara de la evolución constante de la actividad de la División Cartográfica del Club la brinda el examen del número de ejemplares ya editados de sus diversas publicaciones. Dicha evolución, con guarismos tomados de década en década, es la siguiente: 1922 a 1931: 112.279; 1932 a 1941: 1.247.199; 1942 a 1951: 7.530.635; 1952 a 1962: 8.027.800.

Un año de labor

Durante el transcurso de 1962, la División ha puesto en circulación las siguientes publicaciones: **Afiches de Educación Vial:** "Cuidate a ti mismo" (5.000 ejemplares); "Así no" (5.000 ejemplares); "No hace falta destruir" (5.000 ejemplares); **Cartas de Turismo:** "Buenos Aires y alrededores" (50.000 ejemplares); "La Pampa" (5.000 ejemplares); **Esquemas de Ruta:** 500.000 ejemplares, con 99 motivos. **Hojas de Ruta:** 1.040.000 ejemplares, con 29 motivos. **Otras publicaciones:** "Guías de Hoteles de la Argentina" (70.000 ejemplares); "Nómina de Estaciones de Servicio" (40.000 ejemplares); "Caminos de Acceso a Buenos Aires" (70.000 ejemplares).

CORRIENTE ALTERNA PARA EL AUTOMOVIL

El principal cambio que se avecina en los automóviles británicos es el empleo de generadores de corriente alternada en lugar de los actuales de corriente continua. Este cambio ya se ha producido en los Estados Unidos, donde el consumo de corriente eléctrica del coche tiende a ser mayor que en Europa, debido a que allá se emplea mayor número de dispositivos movidos eléctricamente y a que hacen falta faros más potentes para la noche. En el caso europeo, el cambio se deberá principalmente a la congestión del tránsito urbano. La marcha en la ciudad exige bajas velocidades del motor durante períodos largos, y los ingenieros de la firma británica Lucas han establecido que, en promedio, no hay corriente de carga alguna para la batería durante una cuarta parte del tiempo. Para remediar esto hace falta un generador más grande que funcione a más altas velocidades. Pero como nadie quiere aumentar el peso de los automóviles, los ingenieros adoptarán generadores de corriente alterna, que pueden proporcionar más energía que los de corriente continua con idéntico peso. Desde luego, la corriente alterna deberá ser convertida en continua para el sistema eléctrico, y ésto se hará mediante seis rectificadores semiconductores no más grandes que un dedal. Hace algunos años, antes de que se inventaran los transistores y diodos a silicones, el rectificador hubiese debido ser por lo menos tan grande como una máquina de escribir.

(Viene de la página 18)

CUANDO EL PUEBLO

a realizar en la Región de la Bahía desde el punto de vista del observador extranjero, lo honrado es decir que hay que admirar tanto el buen sentido práctico y la concepción técnica de la empresa, como el mecanismo democrático que la ha puesto en marcha. Inclusive, debe considerarse que esto último es lo principal de la historia que nos ocupa, porque siempre es principal todo lo que tiene que ver con los derechos del individuo y el sentido común de la comunidad. Porque en este caso esa comunidad de la Región de la Bahía, trabajando para sí misma, trabaja también para el futuro, ya que 1980 —y todos sus problemas— está a la vuelta de la esquina para la población de San Francisco. De la misma manera que 1962 estaba a la vuelta de la esquina para esa población cuando aceptó las cargas que representaron la construcción de los cinco puentes que, cruzando la bahía, salvaron la distancia entre el estancamiento y un desarrollo tan grande, que San Francisco ya no es más San Francisco sino el centro de la Región de la Bahía de San Francisco.

(Viene de la página 21)

Qué tal son las Playas

del Mar, Zapallar y Concón en Chile; Acapulco, en México; Miami, Santa Mónica y Malibu, en los Estados Unidos; Knokke-Le Zoute y Ostende, en Bélgica; Deauville, Trouville, Biarritz y toda la Costa Azul, en Francia... ¿A qué seguir? Desde luego que ninguno de esos balnearios goza gratuitamente de su fama internacional. Por el contrario, muchos de ellos la sobrepasan en méritos, pues tienen diversos atractivos realmente extraordinarios. Pero, para "bañarse" como nosotros lo entendemos; para correr por la playa y luego zambullirse en las olas, en gloriosa plenitud anfibia, para eso dejan bastante que desear. Cuando no es el agua demasiado fría, es la arena demasiado gruesa, o sucia, o llena de piedras, o escasas. Esta "orgía de arena" que nosotros conocemos en el Atlántico Sur; estas inmensas extensiones blancas o doradas que se prolongan dulcemente al borde del mar, desde el norte del Brasil hasta la Patagonia argentina —pasando por las costas uruguayas—, eso es algo prodigioso que no se conoce en muchas partes del mundo.

Bueno es decir esto, en las presentes épocas de depresión, para que nuestros alicaídos bañistas sepan, cuando sienten la tibia blandura de la arena bajo la piel de la espalda o de los pies desnudos, que por lo menos tienen el privilegio de gozar al máximo un placer sano y natural que les está vedado a muchos habitantes de la tierra, por caro y elegante que sea el balneario que visiten.

Y conste que no lo digo por exceso de chauvinismo, pues soy ajeno al Grupo de Turistas Nº 1, es decir, a ese conocido sector de viajeros que, cuando sale del país, vive frunciendo la boca con disgusto, así se halle delante de las Pirámides, porque no le sirven bifes a caballo como en la Argentina.

Pero tampoco pertenezco al Grupo Nº 2, constituido por los que, cuando viajan, viven permanentemente con la boca abierta de admiración ante todo lo que ven, sea lo que sea, por el solo hecho de que es extranjero.

Yo pienso que la boca hay que abrirla y cerrarla alternativamente, según las circunstancias. Cosa que no es tan fácil como parece.

GUÍA PARA EL AUTOMOVILISTA Y EL TURISTA

AGENCIAS Y AUTOMOVILES

Para comprar o vender su automóvil consulte

MOSSE Hnos.

ALVAREZ THOMAS 937/41

T. E. 55-7064 - 8484 - 9168

JOTA ESE

AUTOMOVILES

Av. PUEYRREDON 2078

LEON KLICZKOWSKI

Socio Vitalicio Nº 261 del A.C.A. le ofrece condiciones especiales en automotores

VALIANT - FARGO

Av. Montes de Oca 1102 Capital

Auto Union D.K.W.

SERVICE GARANTIZADO

TALLERES SPORT S.R.L.

SERVICE AUTORIZADO
ENGRASE ESPECIALIZADO
CHAPA - PINTURA

DESCUENTOS SOCIOS A. C. A.

Honduras 5857 - T. E. 77-0146

FERNANDO PIERSANTI

AGENTE DKW AUTO UNION

Servicio autorizado

Venta de repuestos legítimos

TALLERES:
EXPOSICION Y VENTAS:

MEDRANO 784/88 T. E. 88-1416 y 88-0678
MEDRANO 686 - T. E. 86-1197 y 86-5019
Buenos Aires

Taller Mecánico UNION

IGNACIO GIRO

Reparaciones en General
DESCUENTO A SOCIOS DEL A.C.A.
UGARTECHE 3288 T. E. 71-9751

AUTO UNION DKW

REPUESTOS LEGITIMOS — SERVICE
TALLER AUTORIZADO

WILLI RIEDL

SOCIOS A.C.A. DESCUENTOS
CABILDO 1760/62 T. E. 772-6182

TALLER SERVICE AUTORIZADO

AUTO UNION - D.K.W.

de Carmelo Salvador Aita

Atención preferencial a [illegible]

H. Irigoyen y Roca T. E. 249-0227
BURZACO F.C.G.R.

Sr. SOCIO:
Examine detenidamente esta guía le resultará beneficiosa.

Borgward

SERVICE GARANTIZADO

MARCOLONGO

Alineación de direcciones
Balanceado electrónico de ruedas - Mecánica - Chapa
Pintura - Repuestos

Descuentos a socios del A.C.A.

Salguero 3026 - T. E. 72-5734

T.E.D.M.A. S.R.L.

concesionarios BORGWARD

Talleres de mecánica en general
Línea de repuestos y accesorios para

ISABELLA y camión B. 611

Descuentos especiales a socios del A.C.A.

CONSTITUCION 1045 - T. E. 26-0476
REPUESTOS T. E. 26-0373

AUTOCLUB

es la revista de automovilismo de **mayor tiraje** en América latina.

LANZANI & GHIOTTI

LA CASA DEL AMORTIGUADOR

• FRENOS • TREN DELANTERO • BALANCEADO DE RUEDAS
• DIRECCION • AMORTIGUADORES • ALINEACION DE DIRECCION

Virrey Liniers 227/65 Administración: T. E. 89-2357 Playa de Rep.: T. E. 89- 3224 Talleres: T. E. 89-3582 Tornería

Cadillac
SERVICE GARANTIZADO

AGUIRRE MASTRO y Cía
SOCIEDAD ANONIMA
Servicio
CADILLAC,
OLDSMOBILE
Y PONTIAC
Repuestos y accesorios legítimos
AUSTRIA 2658 - T. E. 83-8310
(a una cuadra del A.C.A.)

Citröen
SERVICE GARANTIZADO

TALLER MECANICO
Especialidad
CITROEN 2 C. V.
CHAPA Y PINTURA
RUBEN BUCCI y Cía.
ex inspector Tiphaine
CABELLO 3472/76 Alt. LAS HERAS 3500
T. E. 71-9483 Buenos Aires

De Carlo
SERVICE GARANTIZADO

SOLUCIONE EL PROBLEMA
DE LOS MANCHONES DE SU
DE CARLO
Modificamos Sistema
Garantía 5 Años
Precios especiales a socios del A.C.A.
TALLER "KING"
CABRERA 5916 - T. E. 772-2748

Di Tella
SERVICE GARANTIZADO

BIMOTOR ARGENTINA
S. A. C. e I.
CONCESIONARIOS
SIAM DI TELLA Automotores S. A.
Service Autorizado y Repuestos
RIOJA 936 T. E. 93-0322/5872

automotores s.a.
CEDRASCHI, CAMARERO Y CIA.
RIVADAVIA 16.900 - T. E. 658-1434
SERVICE-OSVALDO MAGNASCO 1174
HAEDO
Concesionario Oficial Siam Di Tella Automotores

SERVICIO AUTORIZADO DI TELLA 1500

ROVETTA y Cía.
Mecánica general - Electricidad - Alineación - Chapa - Pintura
Tapizados y Repuestos.
Av. Maipú 1028 - T.E. 791-0807
VICENTE LOPEZ

Fiat
SERVICE GARANTIZADO

ANTONIO J SERGI
SOCIEDAD ANONIMA
CONCESIONARIO
FIAT
* Mecánica
* Electricidad
* Alineación y Balanceo electrónico
* Lavado y engrase
* Repuestos y accesorios

Service:
Donato Alvarez 1342 T. E. 58-0328 58-0393
Salón de Ventas:
H. PUEYRREDON 1087 ANGEL GALLARDO 1100
T. E. 89-6911
(Frente al Cid Campeador)

ITAL - CAR
Servicio Mecánico Especializado en automóviles
FIAT - CISITALIA
Reparaciones en general - Service en el día - Repuestos legítimos
Socios del A.C.A. Precios especiales
ALSINA 2585 CAPITAL

S.V.A. S.A.C.I.F.I.
AUTOMOTORES

CASA CENTRAL
Y EXPOSICION
Av. CORDOBA 663
T. E. 31-0960 y 32-5365/2903
EXPOSICION Y TALLERES:
Avenida Presidente
FIGUEROA ALCORTA 3472
71/6323-5382 y 72/9346-49-58

RAMVIL
S.A.C.I.F.I.
CONCESIONARIO
FIAT
EXPOSICION Y VENTAS:
Av. ENTRE RIOS 989-999
T. E. 23-5761
SERVICE:
SAAVEDRA 1139-41
T. E. 93-7629

LAPRIDA S. A.
CONCESIONARIO
FIAT
LAPRIDA 2150/60
a una cuadra de Avdas. Las Heras y Pueyrredón con Taller de Service en el centro de la ciudad
T. E. 84-0212 - 83-3862

Sr. SOCIO:
Examine detenidamente esta guía: le resultará beneficiosa.

DE NINNIS, RODRIGUEZ LARRETA & Cía.
Sociedad Anónima Comercial
JEEP - PICK-UP - BAQUEANO - ESTANCIERA
Exposición y Ventas: SANTA FE 3211 - Capital
RENAULT DAUPHINE GORDINI RAMBLER
83-1771 - 1388 - 3730
80 - 2323

FIAT
CONCESIONARIO

AUTOMOVILES
SAAVEDRA S.R.L.
Administración y Ventas:
CABILDO 4407 - T. E. 70-2845/4586
TALLER SERVICE
Mecánica — Pintura — Tapizados
MAURE 2010 - T. E. 771-1795/1858

CONCESIONARIO FIAT
ARGENCAR Soc. Anón.
Comercial, Industrial, Financiera e Inmobiliaria
Mecánica - Electricidad
Lavado y Engrase
Repuestos y Accesorios
ECUADOR 82
TALLER Y REPUESTOS: T. E. 86-0858
CONTADURIA: T. E. 88-7081

Ford
SERVICE GARANTIZADO

PIERES
CONCESIONARIOS FORD
FA

QUIPAJES
CASA CESTO
Av. SANTA FE 3378
T. E. 84-9860

RONDANO
y Cía. S.R.L.
Cap. $ 2.500.000 m/n.
Repuestos y Accesorios
para Automotores
MERCEDES BENZ
Descuentos especiales a socios del A.C.A.
SANTA FE 3400
T. E. 84-8889 y 1213 - Bs. As.

Isard
SERVICE GARANTIZADO

AUTOMOVILES ALBERTO
Venta de ISARD 0 Km. y usados CONTROLADOS y REPARADOS
En nuestros talleres, especializados en la marca. Balanceadora de ruedas única en la zona. Y ahora dos novedades para su ISARD 60 y 61. Paragolpes funcionales de gran reciura y "VENTILETES" de fina terminación para resaltar la elegancia de su coche y mejorar su ventilación.
COLOCACION EN EL DIA
PIDA TURNO
LINEA COMPLETA DE REPUESTOS
Avda. Libertador Gral. San Martin 875
T. E. 797-3984 VICENTE LOPEZ

¡QUE BIEN SE VIAJA!
con un "ISARD"
Previamente Revisado
y Controlado por
TALLER PASCO
Service Autorizado
Socios del A.C.A., descuentos especiales
PASCO 1292 T. E. 27-1273

N.S.U.
SERVICE GARANTIZADO
F
ISU-REPETTO
Desc
A. THOM
CESIONARIO OFICIAL
C
SU - PRINZ
P - 1963 - 0 Km.
CRIS
Para c
planes de venta de 60 meses.
el más grande taller
Descuent
ializado.
AH
Y
Stock de repuestos y
BONPLA
orios legítimos.
CERRA
2114/28 - 47-1426
Buenos Aires
FRANCIS
OCIO:
Ins
Cristal
Cristal
LAS H
Vrine detenidamente esta
le resultará beneficiosa.

PRINCE CAR S.R.L.
CONCESIONARIO
NSU PRINZ
Línea completa de repuestos LEGITIMOS
AMPLIOS PLANES DE FINANCIACION
MONROE 2724/28 - 73-2116
TALLER: Buenos Aires
CONESA 4148 - T. E. 70-7462

Peugeot
SERVICE GARANTIZADO
GUILLERMO BILLY

Concesionario oficial
PEUGEOT
Aceptamos unidades usadas
Financiación por el saldo
BULNES 65
(Rivadavia al 3700)

HELLER Hnos.
SERVICIO AUTORIZADO
PEUGEOT
REPUESTOS LEGITIMOS
Técnicos especialistas en
PEUGEOT 403 y 404
CRAMER 3274/76 T. E. 70-0325

"CIBIE" FAROS Y OPTICAS DE LUZ
FABRICADO BA
PROJECTEURS CIBIE - BOB
EQUIPADAS CON LAMPARAS "P
Equipo original de Citroen 2 CV. - Peu
Dauphine - Siam Di Tella - Chevrolet 4
Universales 7" 5¾", de 6 v., 12
Distribuidores exclusivos

ECESITA NUESTRA DEFENSA ESPECIAL
AS Y DEFENSAS PARA COCHES AMERICANOS
IMPORTADORES
JUJUY 51 S. R. L.
Fabricación
VISERAS, ALETAS DE VENTILACION,
SOPORTES DE PARAGOLPES
TRABEX, TAPIZADOS, ETC.
GENOS AIRES - T. E. 87-8269 y 88-2864 - DESCUENTOS ESPECIALES A SOCIOS DEL A.C.A.

ARRIGO AVIANI
y Cía. S. R. L.
Servicio Autorizado PEUGEOT

Mecánica - Chapa - Pintura - Electricidad - Estación de Servicio
Alineación y Balanceo
Underseal
Cavia 3297 - T. E. 72-4207
Altura Avda. Pte. Figueroa Alcorta 3600

GRAMAR S. A.
MANTENIMIENTO AUTORIZADO

ENGRASE
ALINEACION
BALANCEO
MECANICA
ELECTRICIDAD
CHAPA Y PINTURA

FRAGA 1443 T. E. 54-8001
Atención hasta la 24 horas.

GUT - CAR s.c.c.
Servicio Autorizado PEUGEOT
Técnicos especialistas en

PEUGEOT 403 y 404
FRANKLIN D. ROOSEVELT 1935 - 73-7603
(ex Guanacache)

LUIS LAMAS
SERVICE
PEUGEOT
AUTORIZADO
CABELLO 3434 T. E. 71-2659

TALLERES
"LE MANS"
SERVICE AUTORIZADO

PEUGEOT
SOLIS 1666 - T. E. 27-0196
CAPITAL

AGENCIA
"BUENOS AIRES"
S.A.C.I.F.
CONCESIONARIO "PEUGEOT"

Exposición y Ventas:
RIVADAVIA 6158/60/62
T. E. 66-5226 y 63-5330

ALBERTO GOMEZ
y Cía. S.R.L.
MECANICA - CHAPA - PINTURA

SERVICIO AUTO... ...ios

COLOCACION DE ES... ...328 58-0393
ESPECIAL PARA 403 ...LLARDO ...0
...JGARTECHE 3268/70 - Buen...
T. E. 71-6858 y 72-11...

Los conceptos y op... ...AR
nes vertidos por los co-
radores de AUTOCLU...
sus artículos firmado...
expresan necesarian...
el pensamiento de la ...
ción de esta revista.

Service
legítimos
especiales
...PITAL

Volkswagen
SERVICE GARANTIZADO

KNOPF&WAGNER
SERVICIO TECNICO -
VOLKSWAGEN - MERCEDES - BENZ

CONCESIONARIOS

SERVICIO AUTORIZADO

Representantes exclusivos en la Rep. Argentina de los Pistones Marca NURAL - mundialmente conocida.
TALLERES - VENTAS
ARRIBEÑOS 2631/33 BS. AIRES
T. E. 76 - 4141
IMPORTADORES
REPUESTOS LEGITIMOS

AUTOFIX S. R. L.
VOLKSWAGEN
T. E. 23-...761 ...
SERVICE:
SAAVEDRA 1139-41
T. E. 93-7629

LAPRIDA S. A.
CONCESIONARIO
FIAT
LAPRIDA 2150/60

a una cuadra de Avdas.
Las Heras y Pueyrredón
con Taller de Service
en el centro de la ciudad

T. E. 84-0212 - 83-3862

Sr. SOCIO:
Examine detenidamente esta guía: le resultará beneficiosa.

TALLER CENTRAL
D.A.P.A.S.A.
SINCLAIR 2963

PEUGE...ETA & Cía.
...CIERA
Capital
Tel. 83-1771 - 1388 - 3730
80 - 2323

ACCESORIOS Y REPUESTOS

MELONI Hnos. S. R. L.
Cap. $ 2.100.000.- m/n.

Repuestos AUTO UNION - D K W
INSTITEC - GRACIELA
SE REACONDICIONAN:
Cigüeñales - Rectificación de Block o Motor Completo
Descuentos a socios del A.C.A.
LAS HERAS 3451 - Tel. 71-7376
Buenos Aires
SUCURSAL:
Donato Alvarez 90 - T. 66-3237

ESTABLECIMIENTOS
TATEOSSIAN Hnos.
REPUESTOS Y ACCESORIOS
PEUGEOT CITROEN
IMPORTACION - FABRICACION
Socios A.C.A., descuentos especiales
CABELLO 3363/65 — T. E. 71-3952 y 72-3953
Altura Las Heras 3400

LONAS CUBRE EQUIPAJES

CASA CESTO
Av. SANTA FE 3378
T. E. 84-9860

RONDANO y Cía. S.R.L.
Cap. $ 2.500.000 m/n.
Repuestos y Accesorios para Automotores
MERCEDES BENZ
Descuentos especiales a socios del A.C.A.
SANTA FE 3400
T. E. 84-8889 y 1213 - Bs. As.

Casa "CUREGIA" Soc. Col.
Velocímetros
BALSAMO Y FERNANDEZ
VENTAS Y REPARACIONES
Instrumental del automóvil
MALABIA esq. GUEMES - T. E. 71-0459

Centrado de ruedas

CASA "ALBINO"

CENTRADO DE RUEDAS
CASAFOUST 510
(esquina WARNES AL 1300)
T. E. 58-3172

CHAPA Y PINTURA

GRAND PRIX S.R.L.
Chapa - Pintura - Mecánica
ACCESORIOS AUTOMOVILES
Paragolpes - Defensa - Tapicería
Fabricación - Colocación - Venta
MALABIA 2370/72 - T. E. 72-6500
a 100 metros de Av. Santa Fe

Cristales de Seguridad

para Automotores
CRISTALES DE SEGURIDAD
FRUMENTO Hnos.
IMPORTADORES
Descuento especial a socios del A.C.A.
A. THOMAS 932 - T. E. 54-1880 y 55-0446
Capital

CASA JULIO
IMPORTADORES
CRISTALES DE SEGURIDAD
Para cualquier marca y modelo de automóvil
Descuentos especiales a socios del A.C.A.
AHORA EN SU NUEVO Y MODERNO LOCAL
BONPLAND 1443 T. E. 772-5645

CERRAJERIA DEL AUTOMOVIL
FRANCISCO SAN RAIMONDO y Cía
Instalaciones de Cristales y Vidrios para Automóviles
Cristales Inastillables de Seguridad
Cristales Curvados - Coltzas y Guías
LAS HERAS 2927 - T. E. 83-1949

DEFENSAS - CROMADOS

MARIO IBERTI y Cía.

Las mejores **DEFENSAS** para su automóvil o pick-up, únicas con garantía escrita del cromado.

Colocación en el acto

Visite nuestro nuevo salón para ventas de accesorios, nacionales e importados y la moderna planta de galvanotecnia, recién inaugurados.

AUSTRIA 2576
T. E. 82-7344 y 83-3824

DEFENSAS
para su automóvil

CALIDAD Y DISTINCION
FABRICACION PROPIA
CROMADOS GARANTIZADOS
SOCIOS DEL A.C.A. DESCUENTOS
ALVAREZ
en la esquina del buzón
BELGRANO 2799 — JUJUY 396
T. E. 97-4121

ELASTICOS

PALACIOS & Cía

Acero templado para elásticos
Repuestos para elásticos del automotor
Especialistas en reformas
Administración y ventas:
NAHUEL HUAPI 2701-07
T. E. 76-7027

"CIBIE" FAROS Y OPTICAS DE LUZ ASIMETRICA
FABRICADO BAJO LICENCIA
PROJECTEURS CIBIE - BOBIGNY - FRANCIA
EQUIPADAS CON LAMPARAS "PHILIPS DUPLO d"
Equipo original de Citroen 2 CV. - Peugeot 403-404 - Renault Dauphine - Siam Di Tella - Chevrolet 400 - Chevrolet Pick-up 1962
Universales 7" 5¾", de 6 v., 12 v. y 24 v. NO ENCANDILA.

REEMPLAZA CON VENTAJA A LA UNIDAD SELLADA
MAS ECONOMICA
MAS LUZ
MAS POTENCIA

Distribuidores exclusivos. **EUROLUX S.A.C.** DIAZ VELEZ 3727 T. E. 87-3710 Buenos Aires

MOTOS Y MOTONETAS

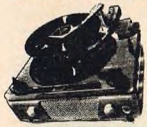
REPUESTOS Y ACCESORIOS para MOTOS Y MOTONETAS

R. González y Cía. RG

Descuento especial a socios del A.C.A.
Avda. SAN MARTIN 1555, esq. Arauca

RADIO para AUTOS

RADIO BOSTON



MODELO WINCOFON

Tocadiscos, con amplificadores de corriente alternada, cambiador WINCO 2000.

Precio Oferta $ 5.950

KOENIGS S.R.L.

RADIOS PARA AUTOMOVILES

(Descuento especial a socios del A.C.A)
FRENCH 2600 T. E. 82-3972

Agentes y Service Autorizado
BLAUPUNKT. AUTOVOX y MOTOROLA

AUTO radio AO-HOS televisión **RADIO**

Antenas - Service TV
Talleres Propios
Socios del A.C.A., Descuentos Especiales
SILVIO RUGGIERI 2878 (ex Vidt)
T. E. 71-5273

AUTO RADIO NORTE

Especialistas Receptores Europeos
SERVICE AUTORIZADO
R. C. A. VICTOR - AUTOVOX
Ventas - Instalaciones y reparaciones en el día.
Av. Maipú 1275 T. E. 797-2809
VICENTE LOPEZ

Auto Radio "OSCAR"

Fabricación - Venta y Reparaciones
CERRITO 776 T. E. 41-0446

SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE

• SILENCIADORES
• CAÑOS DE ESCAPE

Marlit

SERVICIOS DE COLOCACION
PALIQUE 436/68 - 54-0303
CERVIÑO 3767
ENTRE
MALABIA Y UGARTECHE

Aumente la potencia de su auto, evite calentamiento y consumo, tubos de escape comunes y especiales
MARIO S. R. L.
CERVIÑO 3702
(esquina UGARTECHE)
T. E. 71-5201 - Buenos Aires

TALLERES MECANICOS

LORENZO PICCHI E Hijos CARRERO AUTOMOTORES

RECTIFICACION
MECANICA GENERAL

- Ajuste completo de motores.
- Tornería (Reparación y reconstrucción de piezas).
- Trabajos de calidad y garantizados.
- Precios especiales a socios del A.C.A.

LORENZO PICCHI E HIJOS
Av. SANTA Fe 440 - Acassuso
T. E. 743-2882

GOTTARDO Y GRIGUOL

TALLER DE FRENO

Todo tipo de freno, especializado en CINTA PEGADA de doble duración
SANTA ROSA 1480
Altura Av. Maipú 1000 V. López
T.E. 795-5604

FLORERIAS

Florería ARTISTIQUE

JORGE CABRERA CANO

Abierto día y noche.
Se aceptan pedidos telefónicos.
Descuento a socios del A. C. A.
CHARCAS 3593
T. E. 84-8150 Buenos Aires

VARIOS

CASA
MAYORGA
FLORIDA 248
BUENOS AIRES

AERO TAXI

AERO AMBULANCIA JOSE CUADRADO

Servicios Aéreos
De Aeroparque a todo el país y países limítrofes
LIBERTAD 1077 — T. E. 41-6162, 758-1608 y 72-8011 interno 41

PARA COPAS
TROFEOS Y MEDALLAS

CASA BELLUNI
CANGALLO 1161, T.E. 35-1282

SUCURSAL:
URUGUAY 170 - T. E. 45-9011
Buenos Aires

Sr. SOCIO:
Examine detenidamente esta guía: le resultará beneficiosa.

SILENCIADORES - CAÑOS DE ESCAPE

NUEVA LINEA
ABARTH C. G.
FIAT
RENAULT
PEUGEOT
BORGWARD

COLOCACION EN EL ACTO

LOCALES DE SERVICE

Casa Matriz, Warnes 1237 T.E. 54-0383
Suc. Nº 1, Cerviño 3102 esq. Ocampo T. E. 83-0232 - Suc. Nº2, Av. Belgrano 3169 T. E. 97-6436 - Suc. Nº 3, Av. Córdoba 5518 T. E. 772-4625 - Suc. Nº 4, Av. Maipú 2949 (Vicente López) T. E. 791- 1627

HOTELES

WILTON PALACE HOTEL

110 departamentos con baño privado, teléfono, calefacción. Aire acondicionado - Bar americano - Grill - Whiskería.

CALLAO 1162/64 **Tel.:41 - 1818**
(casi esq. SANTA FE) **41 - 9483**
Buenos Aires **41 - 9196**

HOTEL SUSSEX

* En la esquina más central de Bs. As.: Florida y Tucumán.
* 150 habitaciones lujosamente amuebladas - Baños privados.
* Aire acondicionado en todas las habitaciones.
* Bar americano y confitería.

TUCUMAN 572 T. E. 31 - 4982 al 85
31 - 4971 al 76

WALDORF HOTEL

90 Habitaciones, Teléfono y Baño privado - Confort

Dir. Teleg. WALDORFTEL
Adherido al A.C.A.

Paraguay 450 T. E. 32-2071/85
BUENOS AIRES

HOTEL LYON

80 departamentos de 2 y 3 ambientes, con heladera. — Ambiente familiar

RIO BAMBA 251 T. E. 45-0101 al 09

PROMENADE HOTEL

Al servicio integral del hombre de empresa

RESERVAS: T. E. 31-5851 y 31-5761
MARCELO T. de ALVEAR 444
(ex Charcas)
32-5681/85

HOTEL LOURDES

50 apartamentos con baño privado y teléfono

CALLAO 44

(Frente al Congreso de la Nación)
T. E. 45-2467/3080 **Buenos Aires**

9 DE JULIO HOTEL

Frente al Obelisco

Habitaciones con teléfono y baño privado
Precios módicos

CARLOS PELLEGRINI 521
T. E. 35-1417/3649

HOTEL REGIDOR

HOTEL MODERNO

100 apartamentos con baño, teléfono y aire acondicionado - American Bar

TUCUMAN 451
T. E. 32-9415/6/7 - 31-4290

GRAN HOTEL DE LA PAIX

100 habitaciones - 120 teléfonos - baños privados - confort - calefacción agua caliente.
Con pensión o habitación solamente
Precios moderados

RIVADAVIA 1151/55 Buenos Aires
T. E. 38-8061/66 - 37-7140
PLENO CENTRO

Gran Hotel San Carlos

100 HABITACIONES AMPLIAS

Bien aireadas, con profusión de luz y sol. Todas con baño privado - Agua caliente Calefacción - Teléfono - Radio - Televisión

En el corazón de Bs. Aires: Suipacha 39
A UN PASO DE TODO. T. E. 40-7021 al 26

REGIS HOTEL

MODERNO HOTEL ALOJAMIENTO
100 habitaciones con baño privado
Aire acondicionado

LAVALLE 813 esquina Esmeralda
T. E. 35-5441 - Buenos Aires

BRISTOL HOTEL

124 habitaciones con baño privado

CERRITO 284 y SARMIENTO
T. E. 35-5401/09
Buenos Aires

JOUSTEN HOTEL

COCINA INTERNACIONAL
Avenida CORRIENTES 240/80
T. E. 31-9591/98

Gran Hotel Golden Home

60 APARTAMENTOS CON TELEFONO Y BAÑO PRIVADO
a 1/c. Av. Lib. Gral. San Martín entre Callao y Ayacucho

POSADAS 1557
T. E. 42-3471/6

HOTEL MIAMI

SU HOGAR EN BUENOS AIRES
70 habitaciones exclusivamente para familias con o sin baño privado y agua caliente central

VENEZUELA 669 **Buenos Aires**
T. E. 33-5863 - 33-9026 - 30-8090

HOTEL "ELECTRA"

120 Habitaciones.
Atendido por sus dueños.
Su hogar en Buenos Aires.

CANGALLO 1824/26
T. E. 45-5308 - 45-6594

TÉRMINE HOTEL

70 apartamentos con baño privado - Calefacción - Teléfonos privados - Amplia recepción - Aire acondicionado

CASTELLI 61
T. E. 47-3416/1855

VIAMONTE HOTEL

Dirección Telegráfica "VIAMONTEL"
VIAMONTE 833 T. E. 31-5241 al 47
Buenos Aires

HOTEL CLARENCE HOUSE

URUGUAY 1218 T. E. 42-3477

GRAN HOTEL QUEEN

Av. Quintana 281 T. E. 42-9837
JUANCA S. A.

LAFAYETTE HOTEL

100 departamentos lujosamente amueblados. En pleno centro

RECONQUISTA 546 T. E. 31-9581

NAPOLEON HOTEL

70 habitaciones con baño y teléfono
Situado en las avenidas más principales

Av. de Mayo 1365 y Rivadavia 1364
Buenos Aires
T. E. 37-2031 con 70 internos

TELESE HOTEL

45 habitaciones - Ambiente familiar - Precios módicos

CALLAO 648 - Buenos Aires
T. E. 42-8969 y 42-2355

RESTAURANTES

EL MORDISCO

RESTAURANTE - GRILL - BAR
ESPECIALIDADES AL ASADOR
COCINA INTERNACIONAL
SALON DE TE
TERRAZA JARDIN
MUSICA FUNCIONAL
ESTACIONAMIENTO
ALMUERZO Y CENA
10 % de descuento a socios del A.C.A. contra presentación de carnet
11 DE SEPTIEMBRE 2202, T.E. 73-2284
(Barrancas de Belgrano)

RESTAURANTE PARRILLA

LA DOMA

Chivito al asador y la mejor carne de exportación.
Música funcional. Atención esmerada.
Precios razonables.
Socios del A.C.A. descuentos especiales

TORTONI S.R.L.
Av. LIB. GRAL. SAN MARTIN 1801
T. E. 795-9760 **Vicente López**

中華酒家
LA CANTINA CHINA

Especialidad en comida China
Domingos, cerrado.
MAIPU 967, Bs. As. **T. E. 32-7391/95**

PIROSKA

Para Gourman's:
Restaurante HUNGARO
Violín Conciérto **MAIPU 958**

LA CUEVA DE DARIO
GRAN COCINA INTERNACIONAL
Números musicales - Banquetes
Despedidas - 10 % descuento
socios A.C.A.

RING...
Av. Libertador Gral. S. Martín y Esmeralda
Bs. As. - T.E.44-8625
Y... SI EL DESPERTADOR DE SU MESA SUENA... PAGA DARIO

RESTAURANTE
"EL QUIJOTE"
Ojea, Iglesias y Cía.
Cocina Internacional.
Atendido por sus dueños.
CARLOS PELLEGRINI 663 T.E. 35-0212

RESTAURANTE **VENUS**
Cocina internacional - Banquetes
Refrigeración - Calefacción
Abierto todos los días
C. Pellegrini 1143 T.E. 41-9173/9629

"CLAUDIO"
RESTAURANTE Y PARRILLA
Achuras y Carnes de Exportación
Especialidad en Ranas y Mariscos
SARMIENTO 1550 T. E. 35-5551

EN LA REPUBLICA DE LA BOCA VISITE LA VIEJA Y TRADICIONAL
CANTINA SPADAVECCHIA
NECOCHEA 1180 RESERVAS:
Entre Brandsen y Suárez T. E. 21 - 4977 BOCA

LE COQ D'OR
RESTAURANTE
GRILL BAR
Aire acondicionado - Salón Banquetes
MARCELO T. DE ALVEAR 1372
EX CHARCAS - T. E. 41-8056

RESTAURANT Y BAR
"HISPANO"
SALTA 26
Esq. Rivadavia 1200 - T. E. 38-5325
Platos típicos regionales de España
Mariscos - Pulpo - Percebes Cocido.
Empanada gallega, Bacalao al gusto,
Paella a la Valenciana,
Callos etcétera.
En el Bar no se olvide de saborear nuestros chatos de manzanillas con exquisitas Tapas de Callos, caracoles, jamón serrano, chorizos Pamplona, etcétera.

CANTINA ITALIANA **VIA ROMA**
MUSICA Y CANCIONES
BANQUETES Y DESPEDIDAS
C. PELLEGRINI 1020 - T. E. 42-4645

CORDOBA EN...

(Viene de la página 38)

lejos de los hombres y, por lo tanto, ajeno a toda sofisticación de teorizaciones absurdas tan frecuentes en ciertos municipios de "élite" o de grupo.

Lamento, no obstante, que no sea posible reproducir esas obras maestras, en colores, para que, como en un calidoscopio de maravilla, pudiera además el que lee esta nota, comprender, en forma simultánea, la riqueza cromática de su pintura robusta, a la vez que, como en un ventanal abierto a la naturaleza, admirar la honda significación de esas tierras feraces, de sus árboles centenarios, de los claroscuros de sus nublados y de la transparencia de sus cielos limpios, que el tanto quería y que, sobre todo, tanto extrañaba, en su nostalgia final, cuando postrado ya, exclamaba: "Estaría contento si pudiera ir a Ischilín y, aunque no pudiera pintar, por lo menos estaría frente a mis cielos".

He aquí palabras finales de una vocación auténtica y de un artista desaparecido en plena pujanza creadora, cuando todavía había tanto que esperar de su fondo inédito.

Deliberadamente no deseo hablar hoy de sus formas técnicas de expresión; poco importa si ha usado para sus realizaciones una u otra técnica, si ha empastado mucho o poco, si ha manejado la espátula en vez d l pincel, si ha usado los colores puros o no, si pertenece a aquélla escuela o a ésta.

Considero que para los que me hacen el honor de leer esta pequeña nota, es de mayor importancia que les haya hablado del fondo conceptual de su pintura, de esa pintura señera y tremenda que tanto hemos admirado en sus veinte años de trabajar orgánico y como visión de conjunto en la última muestra celebrada en el Palacio de Glace, en ocasión del quinquagésimo aniversario de su nacimiento.

Declaro con toda lealtad que ni en calidad ni en cantidad, ha visto otra mejor el país, ya que nos mostró que estaba entre los primeros artistas de la tierra al haber comprendido la problematicidad de la luz, del color y de la atmósfera como nadie lo había percibido hasta entonces.

También es el mejor reconocimiento a nuestro taumaturgo argentino del color, que consagró toda su vida, sacrificando hasta la propia salud, a la realización de esa obra preeminente, que lo coloca a la vanguardia de los mejores artistas del arte universal.

MIRAMAR

HOTELES

RESIDENCIAL "YOLE"
Con desayuno. Atendido por sus dueños
PLAYA estacionamiento de Automóviles
Calle 6 Nº 1808 esq. 35 — T. E. 235
MIRAMAR — F.N.G.R.
RESERVAS en Bs. Aires: T. E. 86-3205

ROSARIO

TALLERES MECANICOS

VENUS Fiorasso y Benavente
Reparación integral de frenos, reformas.
Aire Vacío - Hidráulico
Avda. ARIJON 898 Rosario

HOTELES

GRAND HOTEL ITALIA
Sucesores de Albino Pagliano S. R. L.
Gran salón restaurante a la carta - Bar
200 habitaciones con sus baños privados
Teléfonos - Calefacción, etc.
Salones de recepción - Cabinas telefónicas
Peluquería, etc.
MAIPU 1065. T. E. 60061/66 - Dirección Telegráfica HOTELITALIA - Rosario

Hotel Internacional
José Raschia y Cía. S. R. L.
Comodidad para pasajeros y familias
ENTRE RIOS 1043 Tel. 21426
(Frente a la plaza Sarmiento)
Rosario

REGINA HOTEL
Residencial
JUAN BORRA e Hijos
Habitaciones con baños privados y teléfonos - 20 aparatos internos - Calefacción central a vapor.
SAN LORENZO 1329 Tel. 23416/17
Rosario

Para reposar bien
Gran Hotel San Martín
Comodidades para familias y pasajeros cerca de las principales estaciones y hospital Centenario. Precios médicos.
JUJUY 2861 - Tel. 39-5091 - Rosario

Gran Hotel Central
Pleno centro de Rosario. Restaurant a la carta. Habitaciones con baño privado y teléfono. Calefacción Central.
URQUIZA 1264 - Tel. 60091/92/93
Rosario

RESTAURANTES

RESTAURANTE
LA COMEDIA
Abierto día y noche
MITRE 954 - Tel. 26867 - Rosario

LEON ROJO
BAR - RESTAURANTE - ROTISERIA
PARRILLA
Especialidad en mariscos y pastas caseras
SALTA y Av. FRANCIA - Tel. 33174
Rosario

CORDOBA

ofrece el regalo de su clima magnífico, el encanto de sus serranías, sus grandes lagos artificiales, el sosiego de su vida apacible.

Está en el centro de la República y al alcance de toda posibilidad económica.

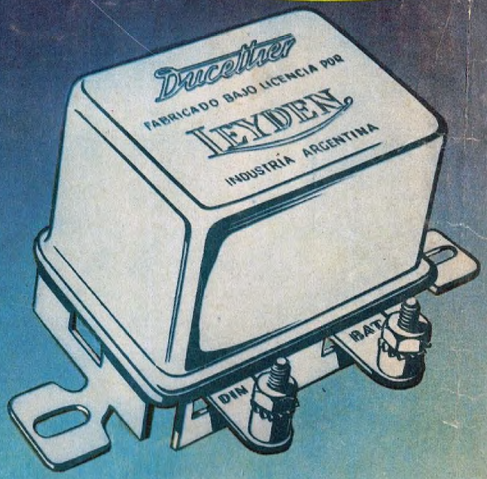
Consulte los planes elaborados para su comodidad, y apreciará el beneficio de una temporada en sus serranías.

INFORMES Y RESERVAS

CAPITAL FEDERAL: Casa de Córdoba, Avda. Roque Sáenz Peña 640, - tel. 33 - 8141/2/3
ROSARIO: Mitre 720 - tel. 21915 y 68691
SANTA FE: San Luis 2900 - tel. 30023
CORDOBA: Av. Gral. Paz 282, piso 2°, tel. 33061 y Av. V. Sarsfield 633, tel. 98072 y 34169

DIRECCION PROVINCIAL DE TURISMO Y TRANSPORTES DE CORDOBA

LLEGUE A DESTINO CON LEYDEN



REGULADORES DE VOLTAJE

ESPECIAL PARA AUTOMÓVILES

- PEUGEOT 403
- PEUGEOT 404
- RENAULT DAUPHINE
- RENAULT GORDINI
- DKW
- CITROËN

LEYDEN ELECTROMECÁNICA

S. A. I. C. Y F.

CONDENSADORES • BOBINAS DE IGNICIÓN • REGULADORES • DISTRIBUIDORES • PLATINOS

SAN JUAN 2746/50 - T. E. 97-4006 - BUENOS AIRES